ATTI DELL'ATENEO VENETO

FASCICOLO UNICO

ANNO XLVI - 1923

L'ATENEO VENETO

ATTI DELL' ISTITUTO

A SPESE DELL' ATENEO VENETO
VENEZIA 1923

INDICE
DEL FASCICOLO UNICO

Indirizzare la corrispondenza alla Direzione e Amministrazione dell' **Ateneo Veneto**, *Campo S. Fantin - Venezia.*

G. GALLOVICH, *Cancelliere responsabile*

"IL PORTO DI VENEZIA"

Intorno a questo importantissimo problema cittadino, l'Ateneo Veneto, seguendo la sua tradizionale consuetudine, promosse un breve ciclo di pubbliche adunanze in cui vennero lette, da persone autorevoli e competenti, relazioni su vari argomenti inerenti la complessa questione.

Una sola delle tre relazioni lette all'Ateneo, quella del socio ing. Leopoldo Carraro Provveditore al Porto, su « La Navigazione fluviale in relazione al Porto di Venezia », non fu, insieme alle altre, qui pubblicata, essendo già precedentemente apparsa nella « Rivista mensile della Città di Venezia », 1923.

Il Porto di Venezia ed il suo retroterra

Lettura tenuta dal Socio prof. **Gino Luzzatto** *l' 11 Aprile 1923* (1).

Chi voglia valutare senza preconcetti la situazione attuale del porto di Venezia e l'importanza vitale che ha per esso il suo retroterra nazionale, deve dimenticare il passato glorioso della antica regina dell'Adriatico, o deve almeno convincersi che il presente è profondamente diverso dal passato.

(1) Soltanto per aderire alle gentili insistenze della Presidenza dell' Ateneo mi decido a pubblicare questi brevi *appunti* d' una *lezione* tenuta l' 11 aprile 1923. Ma spero non si voglia credere per questo che io intenda invadere un campo troppo lontano dai miei studi.

Fino ad un secolo e mezzo fa tutti i grandi porti, ed in modo particolarissimo Venezia, sono sopratutto dei mercati in cui una grande parte delle merci arriva per mare, è scambiata sul posto, e riparte per altra destinazione sempre per via di mare. Non mancavano — è vero — le merci che giungevano dal retroterra od erano destinate ad esso, trasportate dai burchi che discendevano o risalivano il Po ed i fiumi e canali del basso Veneto, o che erano portate a soma attraverso le Alpi. Ma esse non costituivano la parte principale del traffico.

Il porto avrebbe seguitato a vivere e forse a fiorire anche se fosse rimasto completamente staccato dalla terraferma retrostante.

La situazione comincia a mutarsi nel secolo XVIII, quando la unità politica ed amministrativa, definitivamente affermatasi e consolidatasi in estesi territori regionali o nazionali, permette una maggiore intensità degli scambi interni fra regione e regione, determina un rapido miglioramento delle comunicazioni terrestri, e con queste un rapido e profondo spostamento nelle funzioni dei porti, fra le quali passa in prima linea quella di servire come anello di congiunzione fra il commercio terrestre ed il commercio marittimo.

Non mancano le eccezioni di porti, che godono di una grande prosperità nonostante l'esiguità o la mancanza totale di un retroterra che sia da essi servito; ma i maggiori porti del mondo vedono ormai salire o discendere il loro movimento a seconda che aumenta o diminuisce l'attività economica dei paesi a cui si estende la loro influenza ed a seconda delle condizioni in cui essi si trovano per corrispondere ai bisogni crescenti di quei paesi.

Venezia, già gravemente ma non mortalmente colpita dallo spostamento delle grandi vie del commercio marittimo e dalla perdita delle sue posizioni sui mercati di Levante, deve appunto la sua totale rovina al fatto che nel secolo XVIII, quando si inizia la trasformazione dei porti, essa seguita a restare quasi totalmente

staccata dal suo retroterra. Nel 1829 si tenta di galvanizzare la vecchia attività prevalentemente commerciale del porto con la concessione della franchigia completa per tutte le merci che entrino ed escano per via di mare. Ma quel privilegio non è sufficiente a compensare il danno che è causato dalla mancanza di allacciamento colla terraferma e dalle barriere doganali che rendono anche più difficili e limitati i rapporti commerciali fra questa ed il suo porto naturale; ed il traffico di Venezia seguita a languire fino agli ultimi decenni del secolo XIX.

L'inizio della trasformazione risale al 1846, quando l'inaugurazione del ponte sulla laguna e la congiunzione ferroviaria diretta con Padova, Vicenza e Verona mettono per la prima volta sul tappeto il problema dei provvedimenti da prendere perchè il porto risponda alle nuove funzioni che gli sono assegnate dalle linee ferroviarie che da esso si irradiano e più si irradieranno verso tutto il Veneto, la Lombardia e le Legazioni.

Le vicende politiche e l'attaccamento al passato ritardano di quasi un trentennio la decisione e l'esecuzione dei lavori. Ma finalmente nel 1880, ultimata ed aperta all'esercizio la prima parte di quella che fu detta la stazione marittima, di un bacino cioè che fosse accessibile a piroscafi di medio tonnellaggio e da cui le merci potessero essere caricate sui vagoni ed inoltrate direttamente per ferrovia, soltanto allora comincia la vita nuova del porto di Venezia, ed il suo traffico sale rapidamente da 400.000 tonnellate ad 1 milione circa nel 1892, per toccare i 2 milioni nel 1904 e raggiungere quasi i 3 milioni nel 1912.

Per convincersi anche meglio che la nuova prosperità del nostro porto deriva esclusivamente dalla sua più intima congiunzione col retroterra basta osservare che nell'ultimo ventennio più del 60 per cento delle merci scaricate sulle sue banchine sono state inoltrate per ferrovia; il 20 per cento circa hanno proseguito anch'esse verso l'interno per via fluviale; e soltanto

il 20 per cento è rimasto in città per esservi consumato o per esserne riesportato per via di mare.

Ma riaffermato in tal modo il carattere attuale del porto di Venezia, contro il quale del resto nessuno si sogna oggi di sollevare i dubbi ed i rimpianti tanto frequenti mezzo secolo fa, resta invece da determinare, o da vedere se è possibile determinare, quali siano attualmente i limiti del retroterra del porto, quale ne sia la potenzialità, e se sia giustificata la speranza che quelli possano estendersi e questa possa intensificarsi in un avvenire non molto lontano.

Si parla abitualmente di un retroterra naturale e di un retroterra artificiale; ma perchè la distinzione non induca a conclusioni pericolose non bisogna, nella situazione attuale dei mezzi di comunicazione e di trasporto, desumerla soltanto dalla presenza o dall'assenza di determinati fattori fisici. Chi infatti, guardando una carta oro-drografica dell'Italia settentrionale, volesse determinare il retroterra *naturale* dei porti di Venezia e di Genova, sarebbe indotto a concludere che il primo è costituito da tutta la valle padana, dall'Adriatico fino alle Alpi occidentali, comprendendo quindi Veneto, Emilia, Lombardia e Piemonte; mentre al secondo non resterebbe che la breve striscia di terra fra il Mediterraneo e l'Appennino.

Così nell'Europa centrale i porti del Mare del Nord dovrebbero estendere la loro influenza fino alle Alpi; a Trieste non resterebbe che il Litorale, il Carso e la valle dell'Isonzo.

In realtà le vie di comunicazione create dall'uomo ed in particolare le ferrovie devono ormai entrare di pieno diritto nel concetto di un retroterra naturale, il quale in virtù di esse può dunque spingersi molto al di là dei limiti che gli imporrebbero le montagne con le loro linee di displuvio, giungendo fino a quel

punto in cui le condizioni di trasporto siano più favorevoli di quelle che si possano offrire da qualunque altro porto.

Così il porto di Genova spingerà *naturalmente* la sua influenza al di là dell' Appennino ed anche delle Alpi fino a quel punto in cui la distanza ferroviaria lo renda preferibile ai porti concorrenti di Venezia, di Marsiglia, di Anversa o di Rotterdam ; e comprenderà perciò nel suo retroterra naturale, oltre alla Liguria, quasi tutto il Piemonte, la Lombardia occidentale e centrale, la provincia di Piacenza e la Svizzera meridionale.

D' altra parte a modificare l' estensione del retroterra, senza togliergli il carattere di naturalità, possono anche intervenire i noli marittimi, che possono rendere preferibile l' uno o l' altro porto a seconda della provenienza o della destinazione delle merci. Così Venezia per il grano del Mar Nero o per il cotone dell'Egitto e dell'India invaderà naturalmente il retroterra di Genova ; mentre l'inverso avverrà per le provenienze dal Mediterraneo occidentale o dall' America.

Il vero carattere *artificiale* di un retroterra si manifesta invece quando se ne aumenti l' estensione con artifici di tariffe ferroviarie o doganali o di noli marittimi. Esempi tipici si sono avuti in questo senso fino al 1914 per i porti di Trieste e di Fiume, di cui l'Austria per l'una e l'Ungheria per l'altra aveano allargato artificalmente il retroterra ai danni dei porti del Mare del Nord e dei porti rumeni del Danubio.

In condizioni politiche normali non è facile ammettere che uno Stato voglia e possa con tariffe differenziali favorire, se non in via eccezionale e per breve tempo, uno dei porti nazionali in danno dell' altro ; i favori sono invece concessi, almeno di solito, a quello fra i porti nazionali che si ritiene meglio agguerrito per aiutarlo a fronteggiare la concorrenza dei porti stranieri. Da un tale punto di vista è evidente la condizione di grave inferiorità in cui si trovava, fino al1918, Venezia in confronto di Genova. Men-

tre con le sole tariffe ferroviarie di favore sul percorso Genova - Domodossola e Genova-Luino, lo Stato avea il modo di prestare un valido aiuto al nostro massimo porto nella gara con Marsiglia per la conquista o la conservazione del mercato svizzero, per Venezia invece il confine verso la Valsugana era troppo vicino al porto perchè fosse possibile dare qualche efficacia al giuoco delle tariffe per sottrarre a Trieste o ad Amburgo anche una piccola parte del traffico del Trentino, del Tirolo e della Baviera. Perciò il retroterra di Venezia ha seguitato sempre ad essere esclusiva mente nazionale.

Nell'anno di maggior movimento del porto, nel 1912, su 2.250.000 tonnellate di merci scaricate a Venezia, meno di 50.000 (poco più del 2 per cento) sono spedite in transito per ferrovia, e di esse 29.000 in Austria, 15.000 in Svizzera, e soltanto 2700 in Germania. Il fenomeno, che del resto è caratteristico di tutto il traffico marittimo italiano, della scarsissima importanza del commercio di transito, si accentua in misura assai maggiore per il nostro porto, per il quale quel commercio diventa una quantità assolutamente insignificante.

Ridotto quindi il retroterra di Venezia, prima della guerra, ai soli paesi del Veneto e della bassa valle padana, non è difficile determinarne, in forma abbastanza approssimativa, i confini. Poichè, dopo l'unificazione del Regno, si era ben presto dimostrata l'assurdità di attirare il traffico interno all'uno piuttosto che all'altro porto con tariffe differenziali, e poichè d'altra parte i progressi della navigazione a vapore e la forte concorrenza fra gli armatori avevano ridotto per le provenienze più lontane ad una misura quasi insensibile la differenza dei noli per Genova o per Venezia (tant'è vero che i tre quinti circa — in volume — delle merci scaricate a Venezia provenivano da porti dell'Atlantico), la ragione prevalente, e quasi l'unica, che — in condizioni normali — potesse indurre gli importatori a valersi

dell'uno piuttostochè dell'altro porto era la differenza del percorso ferroviario.

Non mancavano gli elementi perturbatori, costituiti in prima linea dalla concorrenza, non ancora molto sensibile, di alcuni porti minori: di Ravenna anzitutto, che tendeva a spingere la sua influenza verso Ferrara e Bologna, ed in misura minore dei più lontani porti di Livorno e Spezia, che nei periodi di traffico più intenso potevano valersi delle due ferrovie appenniniche Pistoia-Bologna e Spezia-Parma per servire in parte ai bisogni dell'Emilia e delle provincie di Cremona e di Brescia. Ed a questa causa si aggiungevano, fra le altre minori, quella della provenienza dai mari più vicini e quella delle linee sovvenzionate. Ma si trattava di spostamenti assai lievi e parziali che non distruggevano il carattere fondamentale del traffico marittimo della valle padana, diviso nella sua quasi totalità fra i due porti di Venezia e di Genova da una linea che, staccandosi dall'Appennino presso Porretta, scendeva a Reggio Emilia e di qua si spingeva, oltre Mantova, a Chiari e per il lago di Iseo fino all'Alta Valle Camonica. Questa linea, che naturalmente non si può considerare come un confine ben determinato e insuperabile, e che era effettivamente oltrepassata da molti prodotti, ad esempio dai cotoni americani provenienti da Genova, veniva dunque a comprendere nel retroterra di Venezia, oltre a tutte le provincie del Veneto, una metà circa dell'Emilia (provincia di Ferrara e gran parte delle provincie di Bologna, Modena e Reggio) ed in Lombardia la provincia di Mantova e parte delle provincie di Cremona, di Brescia e di Bergamo, dove però il nostro porto doveva sostenere fra gravi difficoltà la concorrenza di Genova.

***

La fine vittoriosa della guerra, coll'annessione di Trieste e coll'allontanamento del confine da Primolano e da Peri al Bren-

nero ed al colle di Reschen, apre al porto di Venezia delle possibilità del tutto nuove e fa risorgere in parte le antiche speranze, che sembravano tramontate, di restituire a Venezia il carattere di porto internazionale.

La speranza ha questa volta — almeno in tesi generale — un fondamento assai maggiore di quel che potesse avere dopo il Sessantasei. Da un lato infatti l'annessione di Trieste colloca i due porti in condizione di perfetta uguaglianza, in materia di tariffe ferroviarie e doganali, di fronte ai loro clienti stranieri; dall'altro l'annessione del Trentino e dell'Alto Adige, includendo entro i confini italiani 200 Km. di ferrovia da Peri al Brennero, 210 da Primolano al Brennero, e 215 da Primolano a Mals, presso il confine svizzero, ha creato la possibilità di attirare a Venezia una parte del traffico delle regioni alpine dell' Austria occidentale, della Svizzera orientale e della Baviera meridionale, che finora le era sempre stato sottratto dalla politica austriaca.

Ma se le speranze non sembrano nemmeno oggi ingiustificate, esse sono state finora completamente smentite dalla realtà di questo primo quinquennio del dopo guerra. Non solo il nostro porto non ha fatto alcuna nuova conquista nel retroterra straniero che per ragioni geografiche e ferroviarie gli dovrebbe spettare, ma il suo movimento complessivo coi paesi dell'Europa Centrale è stato sensibilmente inferiore a quello degli ultimi anni dell'anteguerra.

Mentre nel 1912, come s'è visto, su 2.200.000 tonnellate di merci giunte per vie di mare, 48.000 erano state inoltrate verso le stazioni ferroviarie di transito internazionale; nel 1921, sopra 1.600.000 tonn., meno di 20.000 hanno avuto la stessa destinazione; e di esse — ciò che è più strano e sconfortante — più di 15.000 (quasi esclusivamente cotone greggio) sono state inoltrate per Chiasso, cioè del tutto fuori del retroterra naturale di Venezia; 1813 per Tarvisio, e soltanto 1517 per il Brennero, per

quella cioè che dovrebbe esser la massima strada della espansione futura del nostro porto fuori dei confini nazionali; e nei due anni successivi le proporzioni non si sono affatto modificate, ed anzi hanno mostrato una tendenza a peggiorare.

Indubbiamente la smentita della realtà di questi anni critici non deve affatto scoraggiare, dato ch'essa deriva in massima parte dalle condizioni rovinose dell'Austria tedesca, dalla situazione caotica dei mercati di Levante e dalla crisi non ancora superata di tutto il commercio dell'Adriatico. Essa non distrugge quindi il diritto ed il dovere di pensare ad un avvenire di espansione, e la necessità di preparare fin d'ora quei mezzi che non si potranno improvvisare d'un tratto quando la situazione si sia modificata in senso favorevole al nostro porto. Quei mezzi non presentano per fortuna difficoltà molto gravi, quando sia assicurato il consenso delle città interessate, poichè essi si riducono alla trasformazione del tronco ferroviario Primolano-Trento, o Primolano-San Michele in modo da renderlo adatto al grande traffico, alla costruzione del brevissimo tratto di ferrovia internazionale Mals-Landeck, che riunisca Venezia al Voralberg ed al Cantone dei Grigioni, alla compilazione infine di tariffe ferroviarie interne e di convenzioni ferroviarie con la Germania, la Svizzera e l'Austria, che senza danneggiare Genova e Trieste, senza allontanare da esse il commercio di quelle regioni, che appartengono di pieno diritto al loro retroterra naturale, tengano conto delle giuste aspirazioni di Venezia e le permettano di estendere la propria influenza su quei paesi che le spettano per ragioni di distanza e di comodità di comunicazioni.

Ma l'avvenire non deve farci dimenticare il presente, ed il presente — pur nella modestia delle funzioni prevalentemente regionali e solo in parte nazionali riservate al nostro porto — non è tale da giustificare pessimismi eccessivi e da polarizzare la nostra attività in una gara, da cui finiremo per essere i primi danneggiati.

Il risultato e le conseguenze della guerra hanno determinato bensì alcuni spostamenti, in parte temporanei ed in parte, forse, definitivi nel retroterra del nostro porto.

Di carattere temporaneo ed oramai quasi del tutto superato era stata l'espansione dei porti del Tirreno, di Genova e Livorno sopratutto, nell'intera zona d'influenza dei porti adriatici, determinata dalla totale impraticabilità del nostro mare alle navi mercantili, prolungatasi per più di cinque anni dal 1914 al 1919. Di questa situazione disgraziata, determinata dalle fatali necessità della guerra, le conseguenze si erano protratte anche dopo la fine di quella, sia perchè l'amministrazione ferroviaria aveva tenuto in vita la cosidetta tariffa adriatica che estendeva artificialmente l'influenza dei porti tirrenici al di qua dell'Appennino; sia perchè il livello altissimo raggiunto dai noli marittimi, mentre si mantenevano basse le tariffe ferroviarie e mentre la quasi totalità delle merci s'importavano dall'America o dall'Inghilterra, manteneva in favore di Genova e di Livorno condizioni di assoluta preferenza; sia infine perchè una lunga consuetudine, durata ormai per più di un quinquennio, aveva distratto la clientela lombarda dal nostro porto, mentre il potere d'acquisto di quasi tutte le provincie del Veneto era enormemente diminuito per l'invasione ed i danni di guerra.

Ma per fortuna, dal 1920, tutte queste cause sono andate un po' alla volta scomparendo e di esse non è rimasta che una sola disposizione (quella per i trasporti del grano) che, nell'intenzione di recare un sollievo ai consumatori, riesce molte volte a favorire i porti più lontani in danno dei porti vicini.

Rimangono invece gli spostamenti di carattere permanente, che si possono riassumere in una perdita probabile ed in un guadagno sicuro o quasi sicuro. La perdita probabile è quella del Friuli oltre il Tagliamento. Diciamo probabile e non definitiva, perchè se noi osserviamo le statistiche della nostra stazione ma-

rittima, vediamo che, ancora nel 1921 e nel 1922, il 24 % delle merci spedite da Venezia per ferrovia era inoltrato per la linea di Udine. Purtroppo le statistiche di cui disponiamo non ci permettono di fare una analisi di queste cifre secondo la destinazione, di determinare cioè quanta parte di quelle merci fosse destinata alla provincia di Treviso, al grosso centro industriale di Pordenone ed agli altri paesi del Friuli situati sulla destra del Tagliamento. Ma in ogni modo, sebbene non vi sia dubbio che una parte abbastanza considerevole delle merci in partenza da Venezia sia ancora destinata ad Udine e ad altri paesi fra Tagliamento ed Isonzo, è anche certo che per ragioni di distanza, ed ora anche per ragioni amministrative, tutta la parte orientale della provincia di Udine finirà per gravitare sempre più verso Trieste.

Di fronte a questa perdita, che non è e forse non sarà mai totale, sta l'acquisto del Trentino e dell'Alto Adige, di una regione cioè la quale comprende complessivamente 600.000 abitanti. Non si tratta certamente, tolte alcune valli, di una regione di grandi risorse produttive e che possa determinare un notevole incremento del traffico d'importazione coi suoi bisogni molto modesti di carbone e di materie fertilizzanti. Ma oltre ad una maggiore richiesta di cereali essa potrà portare un contributo non indifferente alle meschine esportazioni del nostro porto coi prodotti delle sue foreste e forse, in un avvenire non lontano, con quelli delle sue cave e miniere, e sopratutto essa rappresenta una grande speranza per la potenzialità di sviluppo industriale determinata dalla larghissima disponibilità di energia idraulica non ancora sfruttata.

Se è dunque probabile che l'acquisto della regione atesina compensi il danno molto grave che deriverà dalla perdita — anche incompleta — del Friuli oltre Tagliamento, bisogna tuttavia tener presente il pericolo imminente che una parte di quel traf-

fico ci sfugga e sia attratto al porto di Genova e forse anche a Livorno, se non si provvederà d'urgenza alla trasformazione della Primolano-Trento, che dovrebbe essere la *delenda Carthago* di quanti s'interessano alle sorti del nostro porto e di tutta la nostra regione.

Ma anche all'infuori di questi spostamenti il vecchio retroterra del nostro porto, che ci è stato ormai quasi completamente restituito, non è affatto quella quantità insignificante che molti critici mostrano di credere quando essi elevano le loro proteste perchè non ci si apre la vià alla conquista dei mercati d'oltralpe.

E' stato soltanto questo troppo disprezzato retroterra regionale che, tra il 1900 ed il 1912, ha provocato il rapido sviluppo del traffico del nostro porto, salito in quegli anni da poco più di un milione a poco meno di tre milioni di tonnellate di merci caricate e scaricate; e lo ha provocato col moltiplicarsi delle industrie in provincia di Verona, di Vicenza, di Udine, di Brescia, col moltiplicarsi dei mezzi di trasporto meccanici, coi progressi meravigliosi dell'agricoltura in gran parte del Veneto ed assai più nell'Emilia, nel Mantovano e nel Cremonese, e con le necessità alimentari di una popolazione sempre più densa e tendente a migliorare sensibilmente il suo tenore di vita, rimasto per lungo tempo assai basso; richiedendo per tutti questi bisogni sempre più larghi rifornimenti di carbone, di cereali, di fosfati minerali e di cotone greggio, delle quattro voci cioè che da sole costituiscono più dei tre quarti (in peso) delle importazioni nel nostro porto.

Superato il periodo più grave della crisi di guerra, non si vede per quali ragioni il vecchio retroterra regionale non debba richiedere al nostro porto i rifornimenti ch'esso gli ha richiesto fino al 1913, e perchè la richiesta non debba riprendere il suo cammino ascendente. Il nostro ottimismo ci sembra in parte giu-

stificato dalle statistiche portuali che dal 1919 in poi rivelano un progresso, ancora modesto, ma quasi continuo:

Anno	Merci scaricate e caricate tonn.
1919	1.255.000
1920	1.390.000
1921	1.828.000
1922	1.767.000
(1 semestre 1923	(1.159.000)

Il movimento si mantiene ancora d'un terzo inferiore a quello degli ultimi anni d'ante guerra; ma la diminuzione si spiega non tanto con un diminuito potere d'acquisto delle provincie del retroterra (sebbene per alcune di esse questa causa effettivamente sussista), quanto piuttosto con le minori importazioni di carbone dall'Inghilterra e con la crisi non ancora superata dei mercati del Mar Nero, ch'erano i massimi fornitori di cereali al porto di Venezia.

Ma un'analisi un po' più minuta delle statistiche del nostro porto conferma che non è mutata ai nostri danni la situazione creatasi prima della guerra. Ancora oggi infatti il primo posto nelle spedizioni per ferrovia spetta alla linea Venezia-Milano con una media del 43 circa per cento sul totale delle spedizioni. Non sappiamo quale parte spetti alle varie stazioni della linea: ma il fatto che la percentuale si abbassi al disotto della media per i cereali e per materie fertilizzanti, mentre si eleva al disopra di essa per il carbone e sopratutto per il cotone greggio, la canapa, la juta e le merci varie, per cui essa supera il 50 per cento; il fatto anche che fra le esportazioni figurino mensilmente, almeno in quest' ultimo anno, un migliaio di tonnellate di filati e tessuti provenienti dalla stessa linea Venezia-Milano; ci permette di affermare che la percentuale di questa linea sia tenuta alta appunto dalla partecipazione delle provincie industriali di Brescia e di Bergamo al movimento portuale di Venezia.

Seguono, press'a poco allo stesso livello, la linea Venezia-Bolo-

gna col 25 per cento, la Venezia-Treviso-Udine col 24 per cento; ed a grande distanza la Monselice-Mantova col 4 per cento, la Venezia-Portogruaro-Trieste col 3 per cento, la Venezia-Bassano-Trento col 3,5 per cento, con una partecipazione cioè eccessivamente inferiore a quella che dovrebbe assicurarle la vastità e la importanza della regione a cui essa serve o deve servire di sbocco.

Risulta dunque evidente che l'influenza del nostro porto sulle provincie retrostanti ha ripreso ad esercitarsi nelle proporzioni in cui essa si esercitava prima del 1914, in modo che il rifiorire della vita economica di quelle provincie dovrà necessariamente determinare un incremento del movimento portuale.

Sussiste — è vero — una causa di limitazione del retroterra nella crisi che dal '19 in poi attraversa la navigazione fluviale: limitazione attuale per i diminuiti trasporti per via d'acqua da Venezia ad Ostiglia ed a Mantova, ma assai più limitazione potenziale per il cadere della speranza che, per mezzo del Po, l'influenza del nostro porto possa estendersi fino a Piacenza, a Pavia ed a Milano, ed anche, secondo i progettisti più audaci, fino ai laghi ed al Reno.

Ma se non è questo il luogo per discutere se si debba considerare come definitivamente abbandonato il progetto della via di acqua Venezia-Milano, si può tuttavia affermare che, sulla base della semplice esperienza dei tre anni più critici della nostra economia, si è andato troppo oltre nelle conclusioni pessimistiche, giudicando definitvamente condannato non solo il programma più grandioso, ma anche la navigazione interna in generale nelle funzioni modeste, ma pur sempre utilissime, che essa aveva seguitato ad esercitare anche nella valle padana dopo il trionfo della ferrovia. Il rapporto dei costi, tra ferrovia a p. v. e navigazione interna, che fino a cinque anni fa era in media di 3 ad 1, si è oggi effettivamente spostato, giungendo spesso il trasporto fluviale a costare quasi altrettanto del trasporto ferroviario. Ma anche in

questo caso una quantità di indizi lascia sperare che si tratti di uno squilibrio temporaneo e che il trasporto per via d'acqua debba ricominciare ad offrire quei vantaggi di maggiore economicità che gli derivano da condizioni naturali insopprimibili. In tal caso, se non sarà possibile giungere fino a Milano, la navigazione interna assicurerà al porto di Venezia una sicura prefereza per le merci povere e voluminose destinate a tutta la provincia di Mantova ed a buona parte delle provincie di Modena, di Reggio e di Cremona.

Tutto sommato dunque, se anche Venezia dovesse rinunciare ancora per qualche tempo al suo sogno di conquista dei mercati d'oltralpe e dovesse limitarsi alla sua più modesta funzione di porto regionale, le condizioni attuali e la potenzialità di sviluppo del retroterra che le è ormai assicurato sono tali — per densità di popolazione, per lo sviluppo delle comunicazioni e delle città, per la tendenza ad una rapida industrializzazione — che, se non interveranno nuove cause perturbatrici, dovranno a poco a poco permettere la ripresa della vecchia attività e del vecchio movimento ascensionale.

Resta la preoccupazione della concorrerenza fra i tre maggiori porti dell'Adriatico, venuti per effetto della guerra, a trovarsi tutti entro uno stesso sistema politico ed economico.

Ma con una visione realistica degli interessi comuni e delle necessità particolari a ciascun porto, la concorrenza potrà evitarsi, o per lo meno si potrà evitare ch'essa diventi rovinosa per ciascuno dei concorrenti.

Un tale risultato non si potrà ottenere con artificiose ed ingegenue delimitazioni dei singoli retroterra, ma col riconoscimento reciproco, aperto e leale, delle funzioni assegnate dalla natura e dallo sviluppo storico recente a ciascuno dei tre porti. Quando si riconosca che Venezia è principalmente un porto di rifornimento

di materie prime e di derrate alimentari per il Veneto, per la bassa valle padana e per tutta la valle dell'Adige, con pieno diritto di considerare come una propria riserva la futura espansione commerciale attraverso il Brennero; che Trieste, oltre al rifornimento di un breve retroterra immediato, è sopratutto destinata a riprendere la sua funzione di mercato fra le regioni sud-orientali della Europa centrale ed il Levante, per la quale essa possiede un'organizzazione ed una preparazione preziose; che Fiume dev'essere principalmente il porto d'esportazione dei prodotti naturali del medio Danubio; quando si raggiungerà il consenso su questi punti, che dovrebbero essere pacifici, si dovrà finalmente comprendere che supremo interesse comune dei tre porti è quello di rinunciare a meschine e rovinose rivalità per contrastarsi un piccolo pezzo di retroterra o qualche partenza od approdo di linee sovvenzionate, ma di unire invece gli sforzi per ridare all'Adriatico quella vita che la guerra gli ha tolto e per attirare alle sponde di questo mare il commercio di tutte quelle regioni che possono valersene con proprio vantaggio.

Il Danubio ed i Problemi Adriatici

Lettura tenuta dal socio dott. **Giuseppe Fusinato** *la sera di martedì 1 Maggio 1923.*

E' accusa antica e molto ripetuta quella che da noi stessi ci facciamo — e gli stranieri naturalmente confermano in generoso consenso — di ignorare la geografia. Quanto sia meritata l'accusa, non è tema di questa sera. Certo essa non ci tocca per quanto riguarda precisamente l'argomento che fiduciosa cortesia di amici e presunzione di benevola pazienza negli ascoltatori mi hanno indotto a trattare. Se v'ha fiume noto fra noi pel nome, e popolare per imprecisa ma non discussa importanza; quest' è il Danubio. Del che, senza aver l'aria di dire una malignità, mi sento di poter riferire il merito assai più alla Musa ballerina dello Strauss che non a una localizzazione della nostra scarsa sensibilità geografica. Certo questa Musa, almeno in effetti reclamistici, ebbe più fortuna di quella che condusse il cantore di Atta Troll a dar più alte voci d'amore e di dolore alla antichissima leggenda della bionda fata renana: a quella Loreley che ogni buona tedesca scendendo il bel fiume, ricco di miti poetici, di storia illustre e di vigneti provvidenziali, non manca di riverire di romantica commozione quando lo sperone aguzzo della collina che fu cara alla incantatrice si affaccia, brullo e giallastro, sull'argento brunito della placidissima correntia.

Comunque, il Danubio in Italia è conosciuto. Si sa che è un fiume dalle acque azzurre, almeno per quel che se ne dice sulle facili note dei waltzer più ballati nel tempo in cui gli urang-

utangs non suggerivano ancora ritmi e mimica di danze alla nostra buona società; si sa che passa da Vienna, città già imperiale e ancora oggi austriaca, se pur malinconica: famosa pei kiffel e per la bionda generosa allegrezza delle sue donne. Si sa che fu essenzialmente un fiume austro-ungarico epperò qualche cosa di ostile ma non estraneo alla nostra vita nazionale. Voi ricordate certo che nelle varianti giornalistiche adoperate ad accrescere credito alle autorevoli banalità, care ai bimbi seri della politica, l'Austria-Ungheria era anche chiamata la Monarchia danubiana.

Ora io vorrei che codesta umile Minerva geografica mi valesse almeno a conciliarmi, con la rassegnata benevolenza vostra, la vostra attenzione per quel che dirò a indicare, se non proprio a illuminare, un problema che fin dall'indomani dell'armistizio di Villa Giusti mi apparve come uno dei maggiori fra quanti avrebbero potuto travagliare il nostro avvenire economico e politico nell'Europa che la dissoluzine dell''Impero Asburghese frantumava in modesti Staterelli lungo la grande settrice acquea che si sviluppa, per ben 2850 Km. dai boscosi pendii della Selva Nera alla triplice Bocca che si insala delle onde del Mar Nero.

Buona compagna a voi e a me, la carta geografica che qui presso vedete.

Ecco l'ampia mobile via che dal massiccio badese divalla alla piana svevo-bavarese per correre, in suggestiva vicenda di paesaggi, ardui d'aspre montagne, lineati di colline ed ampî di lente pianure, fino alle bocche marine di San Giorgio, di Sulina, di Kilia. Ecco il ponte maraviglioso, gettato tra l'Europa e l'Asia: alle cui spalle si affacciano città popolose e ricchi territori e stirpi bellicose in armi, in amori di dominio, e in commerci; strada luminosa lungo la quale il sangue e la ricchezza e l'ansito dell'occidente si gettano tumultuando alle prode dell'Oriente insonnolito.

Per quanto sia nel proposito mio non zavorrare di erudizione manevole questo mio dire, è pur necessario darvi una idea dell'importanza politico-economica del Danubio. La quale è fatta chiara del resto da una sommaria illustrazione geografica del suo percorso. Ho già detto della lunghezza: 2850 Km. contro i 1355 del Reno, i 1050 della Loira e i poveri 650 del nostro Po.

Navigabile da Ulma al mare, cioè per oltre 2.500 Km., bagna il territorio germanico per 352 Km. e le città di Donauwörth, Ingolstadt, Deggendorf, Ratisbona, Straubing e Passau. Qui entra in Austria che traversa per 356 Km. toccando le città di Linz, Grein, Stein e Vienna.

A Presburgo diventa linea di frontiera tra la Ceco-Slovacchia e l'Ungheria dove scorre da Sob continuando in direzione Est fino a Vacs; di là volge a Sud bruscamente, su Budapest e Mohacs per lasciare l'ammiserito Regno di Santo Stefano a Baia. Qui penetra in Jugoslavia. Alla confluenza con la Drava riprende il suo corso verso Est per volgere ancora una volta a Sud — ricevute le acque del Tisza — e toccare a Semlino la vecchia frontiera serbo-ungherese. Da Belgrado, cui arriva dopo aver percorso 942 Km da Theben, cioè tutta la vecchia Ungheria, corre a Orsova e, sorpassate le Porte di Ferro raggiunge la Romenia a Verciorova, che per 100 Km. separa dallo Stato Serbo-Sloveno-Croato. Raccolte, quindi, le acque del Timock divide per 400 Km. fino a Turskismil la Romenia dalla Bulgaria; è di là, fatto tutto romeno a danno di quest'ultima e della Russia dalla diplomazia dell'Intesa — generosa a quella per quanto fu avara all'Italia — sfocia, ormai ricchissimo d'acque e di traffici, al mare.

Ridico: 2850 Km. di percorso; 2.500 navigabili; un bacino di 817.000 Km. quadrati.

Ma ancora.

Il suo traffico in merci nell'ultimo anno precedente la guerra era stato di tonn. 14 milioni e 700 mila; in passeggeri di 2.400.000.

Tutti insieme i nostri scali adriatici son ben lontani dall'avvicinarsi alla prima di quelle cifre. E non parliamo di passeggeri. Trieste che, malgrado il « *pool* » delle Compagnie di Navigazione austro-tedesche, assorbiva parte cospicua del movimento emigratorio dell'Europa centrale e serviva una lunga costa senza ferrovie, nel 1912 non aveva avuto che un movimento di circa 200.000 passeggeri: per la parte maggiore emigranti. E non parliamo di Venezia o dei minori porti adriatici. L'italiano — contro l'esortazione d'annunziana — si mantiene ostinatamente talassofobo. E non prende la via d'acqua che in emigrazione transmarina.

Il Danubio si mescola presto alla nostra storia.

La forza imperiale di Roma accampa sulle sue rive fin dal principio dell'era cristiana. Dopo la disfatta di Varo che annulla la dura conquista di Livio Druso, diventa, col Reno, pel pacifico Augusto, il confine militare dell'Impero verso l'inquieta Germania dalla più antica « Confluentes » la Coblenza d'oggi, ad Aquincum nella Pannonia, la odierna Buda.

Ma nel secondo secolo — storiato dell'alta gloria di Traiano — sarà tutto romano dalle sorgenti alle foci. E lungo la Vindelicia, la Rezia, il Norico, la Pannonia e le due Mesie, dai freddi Campi Decumati alla Marina Dacica ricomporrà, intorno alla maestà dell'Impero, la corona che il poeta aveva gemmata nel carme secolare.

Spezzate dall'impeto barbarico le frontiere più remote dell'impero; fatto preda questo di reggitori crudeli od imbelli e condotto più tardi a bamboleggiare fra le ambagi di politicanti e di retori in Bisanzio, sul Danubio smuore, con la storia, ogni voce d'Italia. Sull'antico limen augusteo che dalle nude spiagge della Frisonia boreale lungo i due maggiori fiumi dell'Europa si stendeva fino al Ponto Eusino, non più s'abbattono, per accavallarsi e ribollire in ondate, torbide di cupidigie, le varie stirpi barbariche che esso per tanti anni aveva contenuto. Oltre la sua li-

nea inferiore, come dai valli più settentrionali di Traiano e di Adriano, trascorrono in disordinate emigrazioni le nuove forze, i varî elementi che dal V° Secolo in poi sulle sponde danubiane costruiranno potentati effimeri e regni duraturi: quelli degli Alemanni, degli Eruli, degli Ostrogoti, dei Gepidi; quindi i Ducati di Svevia, di Baviera, la Marca d'Austria, i Regni di Ungheria e di Bulgaria, i Banati di Temesvar, di Craiova, e, minaccioso alla secolare civiltà occidentale, l'impero ottomano.

Rotto in frammenti fra Stati travagliati da continue guerre, il Danubio non potè nè poteva avere alcuna grande funzione. Le varie instabili rudimentali economie a tipo militare che lo marginano non possono trovarvi una via o un legame a scambi e a relazioni di qualche importanza. Soltanto quando la vecchia Marca d'Austria, già dal 1358 Arciducato, si allarga nel 1526 al Regno di Santo Stefano, il primo embrione di quella che nel Secolo XIX sarà la grande via fluviale dell'impero Asburghese, si forma; per completarsi nel 1699 — cacciati definitivamente i Turchi dall'Ungheria — e nel 1718, con la conquista del Banato di Temesvar. L'Impero d'Austria diventa allora regolatore ed arbitro di 1297 Km. di via danubiana, quanti ne corrono da Passavia a Semlino; e in quanto dominatore della Confederazione germanica, controlla anche i 352 Km. navigabili che costituiscono il tratto superiore tra Passavia ed Ulma. Ciò poco innanzi l'affermarsi delle grandi economie autarchiche che l'industrialismo, nato dai progressi tecnici del Secolo XIX, costituirà, sulle basi territoriali assicurategli dallo sforzo imperiale dei grandi popoli colonizzatori nei due secoli precedenti: la Spagna, l'Olanda, la Francia e l'Inghilterra.

Possiamo così dire che soltanto dal principio del XIX Secolo un organico sistema fluviale europeo a funzioni commerciali internazionali si afferma con le due grandi vie navigabili — il Reno e il Danubio — che, muovendo dal comune nodo montano

del Giura Svevo Francone, legano il centro del nostro continente da una parte al Mare del Nord verso le Americhe, dall'altra al Mar Nero verso l'Asia: trama a giganteschi disegni di egemonia economico-politica che travaglieranno l'ultimo secolo di storia europea per colorarsi di sangue nella guerra mondiale e rompersi sui campi della Champagne e tra i colli di Vittorio Veneto.

Correlativamente è col Secolo XIX che si apre il lungo conflitto di razze, di interessi, di tradizioni e di atteggiamenti culturali che di volta in volta polarizzerà la politica austriaca verso il litorale Frisone, il mare di Trieste e il Danubio; contrasterà o favorirà la tendenza degli Stati della Confederazione Germanica prima, della Germania imperiale più tardi, a impoverire d'influenza e di traffici i due ultimi, a favore delle reti fluviali noardiche, il Reno, il Weser, l'Elba, l'Oder e, correlativamente, dei porti del Nord e del Mar Baltico, da Emden a Danzica.

Sarebbe interessante vedere come tale conflitto, potenzialmente apertosi al Congresso di Vienna nel 1815, e profilatosi chiaramente alla Dieta di Francoforte nel 1848, domini il problema della unione economica central-europea: di quella « Mitteleuropa » della quale si fece un gran parlare durante la guerra e cui si legano i nomi di Federico List e di Hans Nauman. Meno importante per noi il dissidio intorno al potere che avrebbe dovuto realizzare in modo più effettivo e più saldo il sogno unitario dei popoli e dei territorî formanti le così dette appendici storiche e naturali del nucleo schiettamente teutonico ed ungarico la cui economia sarebbe stata inquadrata nel sistema fluviale Reno-Danubio-Oder-Vistola con possibilità di espansione e di influenze imperialmente grandiose.

Presa la mente, da quel sogno, Metternich tenta di trattenere e consolidare a Vienna il centro di gravità del sistema. Ma la comparsa di Bismark lo assicura definitivamente alla Prussia: d'onde quel che di strettamente e qualche volta angustamente au-

striaco si vedrà poi nella politica danubiana e balcanica della Duplice Monarchia. L'impresa danese, Sadowa, la prima Versailles della vittoria imperiale: la seconda Versailles della sconfitta e della dissoluzione sono le tappe sanguinose a traverso le quali l'individualità storica secolare, in gran parte fittizia, del Sacro Romano Impero, evolve e si concreta nella invertita prevalenza egemonica a pro del nucleo politico più efficiente, fino a quel chiaro 7 Maggio del 1919 in cui, nella stessa sala che trent'otto anni prima aveva visto i principi tedeschi levare il saluto al nuovo Cesare germanico, Giorgio Clemanceau poteva dire ai plenipotenziari tedeschi: « Messieurs les plenipotentiaires allemands, ce n'est ici ni le temps ni le lieu de prononcer des paroles superflues ». Ed il Conte Brockdorff Rantzau, per la Germania prostrata, doveva rispondere: « Nous ne meconnaisons pas la grandeur de notre impuissance et l'étendue de notre defaite ».

Interessante ho detto il conflitto che travaglierà esattamente per un secolo la politica austriaca, in discontinuità, in incertezze, in mezze misure, tra il proposito germanico di far confluire ai porti del Nord il movimento commerciale medio europeo e la convenienza più propriamente absburghese di non appartarsi dal Mediterraneo per mantenere, a traverso Trieste e il Danubio, nella Balcania e nel Levante quella influenza che la sua posizione territoriale, ancora prima del mandato bosniaco, e successivamente l'annessione della Bosnia e della Erzegovina, le assicuravano.

Ma per essere breve come voi avete diritto che io sia, ed io ha convenienza, oltre che dovere, d'essere, mi limiterò a dirvi che quel conflitto albeggia nella proposta portata da Federico List nel 1820 al Congresso Ministeriale di Vienna e l'anno dopo alla riunione di Darmstadt per l'unificazione doganale dell'impero: proposta che l'Austria deluse in odio alla Prussia siccome contrapposta se non ostile alla tutela e alla supremazia legale di Vienna

su tutti gli Stati della Federazione. Ciò che non impedì il costituirsi dello Zollverein germanico con le conseguenze che il cannone di Königsrätz liquidò nel modo anche a voi ben noto. E' proprio codesto fatto capitale per la storia delle relazioni austro-tedesche, la costituzione dello Zollverein germanico, che detta al Metternick una lettera 20 ottobre 1841 al Barone von Kübeck, in cui si pone nettamente il problema delle necessità di una politica che faccia di Trieste il centro degli scambi marittimi non solo dell'Austria ma dell'Impero, in esso comprese le provincie italiane e i finitimi stati vassalli: la quale idea il von Kübek completava augurando la costituzione di una specie di Zollverein italo-austriaco in cui le regioni meridionali della penisola avrebbero avuto funzione economica analoga a quella che nell'unione tedesca competeva alla Baviera e al Würtemberg.

I periodici e la letteratura occasionale dell'epoca, anche italiani, contengono sul conflitto di cui parlo ben altre traccie; ma valga il breve accenno che ne ho fatto per la più facile intelligenza dei rilievi che andrò esponendo circa gli effetti che il conflitto stesso spiegò sulla politica balcanica dell'Austria: della quale politica due erano gli strumenti: la via fluviale da Passavia a Semlino e la via marittima da Trieste: quella a sottrarre, con l'affermazione della propria, la economia della Balcania alla penetrazione degli Stati navigatori, l'Inghilterra e la Francia, nemici o emuli anche politici nel Levante; questa a controllare la penetrazione stessa dalle coste dalmate albanesi e greche, e più a contrastarla sui mercati dell'Oriente mediterraneo, e, correlativamente, a prendere, nelle competizioni della Weltpolitik, quel posto che le tradizioni più antiche come i successi più recenti le facevano apparire adeguato alla sua forza economica e politica. Come s'è visto la competizione che, per comodità, ma con qualche imprecisione, chiameremo austro - tedesca, sembra aver di mira soltanto il mare. E nei carteggi come nella prima lettera-

tura tecnico-politica della lunga controversia, i termini della antitesi sono Amburgo, Brema e Trieste. Gli accenni alla via danubiana son scarsi ed imprecisi. Ma la ragione è semplice. Lo sviluppo economico dell'Europa Centrale nella prima metà del Secolo XIX non è tale da imporre il problema della navigazione interna come problema immediato di potenza. Tanto è vero che i primi grandi lavori di sistemazione del Danubio sono determinati soltanto dalle disastrose piene del 1838 e del 1848.

D'altra parte, prima del compromesso Austro-Ungarico del 1867, la politica della Monarchia Asburghese, ha carattere e intendimenti strettamente europei, dominata a volte, e a volte dominatrice, del dualismo anglo-francese, o della minaccia russa: quella che consigliò all'Austria, malgrado il debito di sangue assunto a Villagos, la rinuncia all'intervento nella guerra di Crimea e la parte secondaria presa più tardi nel conflitto russo-turco del 1877 con effetti che le paci di Versailles e del Trianon hanno chiariti.

Tuttavia anche in questi carteggi e in quella letteratura non mancano accenni alla missione germanica e quindi, prima del 1866, austriaca, nell'Oriente europeo a traverso la Balcania: missione che nel grande fiume corrente dal centro dell'Europa alle porte dell'Asia avrebbe dovuto trovare indicazioni, strumenti e sussidî.

Ma vediamo ora, nel quadro dei più precisi avvenimenti politici e dei concreti sviluppi dati alla economia dei traffici fluviali nei tempi a noi più vicini, quella che fu, quella che ora è, e quella maggiore che potrà essere domani, a danno nostro e particolarmente dell'Adriatico, la funzione del Danubio.

Anzitutto è da tener presente che le difficoltà della navigazione nell'alto e medio corso del fiume impedirono che la grande arteria fluviale servisse per lungo tempo, come avrebbe potuto, agli scambi del centro europeo con i paesi della bassa valle da-

nubiana. E quando nella seconda metà del secolo scorso i progressi della tecnica idraulica e dei sistemi di navigazione fluviale avrebbero consentito di rimuovere i maggiori ostacoli al traffico; le aspre competizioni politiche fra i popoli rivieraschi, ma sopratutto l'atteggiamento dei paesi economicamente più forti, la Germania e l'Austria-Ungheria, non permisero di provvedervi adeguatamente. La tendenza manifestatasi in Germania immediatamente dopo costituita l'unità politica dei paesi tedeschi, di conseguire cioè l'indipendenza economica, trasformandosi in organismo economico autarchico, indusse infatti il nuovo Impero a preferire, come base commerciale, la costa marittima settentrionale che non era tributaria di alcun altro Stato. Perciò la rete ferroviaria e i congegni delle tariffe furono concepiti ed attuati in modo da avviare la maggior parte del traffico verso i porti nazionali di Amburgo e di Brema.

A questa scelta non erano estranei, da un canto, la prevalenza politica della Germania del Nord su quella del Sud; dall'altro il timore degli « agrari » di attirare la concorrenza dei paesi agricoli dell'Oriente europeo, favorendone le comunicazioni con l'Europa centrale. Ne seguì quindi, in un primo periodo di tempo dopo il 1871, una politica di disinteressamento dei problemi concernenti il Danubio come via navigabile; politica che ebbe la sua divisa nella affermazione di Bismarck che « il Danubio non può costituire una arteria importante del commercio tedesco ».

L'Austria-Ungheria — per sua parte — mentre era mossa da quelle ragioni di preminenza politica alle quali già abbiamo accennato, a intervenire nelle questioni interessanti il basso corso del fiume per porre argine alla penetrazione russa dalla Bessarabia ed assicurarsi il predominio nei Balcani, era, assai meno della Germania, interessata a favorire la libera navigazione del fiume nel suo alto e medio corso, che avrebbe sottratto parte del traffico ai porti marittimi dell'Adriatico e specialmente a Trieste

e a Fiume, mentre promuovendo le esportazioni di prodotti finiti o semi lavorati dalla Germania del Sud e di prodotti agricoli dai paesi balcanici, avrebbe danneggiato contemporaneamente gli interessi agrari dell'Ungheria e quelli industriali dell'Austria.

D'altra parte, all'attitudine della Germania e dell'Austria-Ungheria, per quanto riguarda il corso medio e superiore del Danubio, non avevano ragione di opporsi i paesi dell'Europa occidentale, i quali, non potendo giovarsi della via fluviale, cercavano unicamente di partecipare alla conquista dei mercati dell'Oriente balcanico, raggiungendo per via marittima le bocche del Danubio. L'interesse di questi Stati doveva perciò necessariamente concentrarsi nel tener libera da ogni impedimento la navigazione dell'ultimo tratto del fiume, resistendo da una parte alle tendenze espansioniste dell'Austria-Ungheria, dall'altra contrastando le mire della Russia, la quale, preoccupata di assicurare il suo predominio sul Mar Nero, e di attirare a Odessa ogni traffico, allontanandolo dalla foce del Danubio, cercava di moltiplicare gli ostacoli alla navigazione del fiume.

La storia diplomatica del regime danubiano rispecchia il contrasto di queste tendenze le quali trovarono nel regime che fu in vigore fino a ieri, una situazione di faticoso equilibrio.

Distrutto, con la guerra di Crimea, il sogno russo di assoluto dominio del Mar Nero, la conferenza di Vienna, che nel 1855 fissò i preliminari di pace, assicurò insieme la neutralizzazione di quel mare e la libertà di navigazione del Danubio. La volontà dell'Austria-Ungheria di sottrarre, pei motivi dianzi accennati, ad ogni intromissione europea il tratto del fiume da Ulma ad Orsova, non permise però che il principio della libera navigabilità, sancito nei preliminari di Vienna, avesse intera attuazione nel trattato di Parigi del 1857, il quale, invece di assoggettare subito l'intero corso del fiume a un identico regime, si preoccupò di assicurarne la navigabilità da Isaccea al mare. Proseguendo

poi in tale politica, riuscì all'Austria di ottenere che a Berlino, nel 1878, fosse sì, riaffermata la libertà della navigazione, ma che un regime di effettiva libertà sotto il controllo internazionale fosse instaurato soltanto nel tratto dalle Porte di Ferro al mare.

In tal modo l'idea della comunità danubiana, sorta col trattato di Parigi, si restringe, col trattato di Berlino, al basso corso del fiume.

Da questa incomponibile discordanza di interessi risultò che nell'alto e medio Danubio — rimasto di fatto sottoposto a tante autorità quanti erano gli Stati rivieraschi — la navigazione ebbe sviluppo inadeguato alle condizioni idrauliche del fiume e alla importanza dei territori attraversati; mentre l'utilità del regime giuridico e di polizia assicurato al suo ultimo tratto da Galatz al mare sotto l'autorità della Commissione Internazionale costituita dai rappresentanti degli Stati firmatari del Trattato di Parigi; le più favorevoli condizioni di navigabilità e di costo dei trasporti, la stessa maggior convenienza che i traffici fluviali presentano per le importazioni dal mare, ebbero una decisa influenza a sviluppare il traffico marittimo del fiume.

Per quel che ci riguarda basti rilevare che su 936 navi della complessiva portata di tonn. 1.742.907, uscite dal Danubio nel 1913, 118 appartenevano all'Italia per tonn. 181.860 e che la bandiera italiana seguiva immediatamente quella inglese (navi 278 e tonn. 669.589) e quella austriaca (navi 158 e tonn. 393.219) precedendo di gran lunga la francese (navi 28 e tonn. 554.779) e la germanica (navi 23 e tonn. 57.927).

Come si vede un insieme di circostanze, in parte attinenti alle condizioni naturali del corso d'acqua, in parte provocate dalle competizioni internazionali, hanno per ciò favorito la penetrazione commerciale dei paesi occidentali d'Europa nelle acque del basso Danubio, e invece recato ostacolo alla più larga

e completa utilizzazione della via fluviale pei commerci dell'Europa Centrale con l'Oriente balcanico.

Quali mutamenti in questa situazione di fatto sono destinati a portare la recente guerra, sopratutto per la dissoluzione dell'impero austro-ungarico, e i nuovi assestamenti territoriali che ne sono derivati? Anche a prescindere dal Trattato di Versailles che ha internazionalizzato tutto il Danubio, da Ulma alla foce, è anzitutto da escludere che la politica del disciolto Impero possa essere proseguita dall'Ungheria e dall'Austria isolatamente, anche se per esse permanga il bisogno di proteggere la propria produzione agricola o industriale dalla concorrenza dei paesi balcanici, danubiani o germanici. Per contro, assai maggiore sarà l'influenza della Jugoslavia e specialmente della Romenia, di cui è evidente l'interesse ad accrescere il traffico fluviale e a dare al suo commercio di esportazione più ampio sfogo verso l'Europa del centro. Ma due fatti nuovi sono intervenuti della massima importanza: cioè le esperienze della lunga guerra germanica in Oriente e il conseguente mutato atteggiamento dell'opinione pubblica sul valore del Danubio come via di espansione del commercio tedesco. Già nel 1904 il dott. Jannasch aveva segnalato lo stato di inferiorità in cui si trovava l'industria della Germania meridionale, non soltanto per le condizioni geografiche della regione, ma anche per la politica adottata in materia di trasporti, la quale favoriva il nord ed il centro dell'Impero senza curarsi di sviluppare egualmente le comunicazioni della Germania meridionale. E, per rimediare a questo stato di isolamento economico degli Stati del Sud, lo Jannasch, e con lui un gran numero di specialisti (ricordo il Von Bunsen ed il Gotz) mettevano in evidenza, ancor prima che maturassero quelle esperienze, l'utilità di aprire la via del Danubio come mezzo di approvvigionamento di cereali e di materie prime e di sviluppo delle esportazioni germaniche verso i paesi del bacino danubia-

no e il Mar Nero fino al Sud della Russia ed alle coste dell'Asia Minore.

D'altra parte la guerra, stimolando, con la dottrina della Mitteleuropa, la tendenza a costituire gli Imperi centrali in unità economica e costringendo, per le esigenze dei rifornimenti, ad un più intenso traffico coi paesi agricoli della Balcania, non poteva che riaffermare il valore del Danubio per l'economia germanica.

Anche oggi, quindi, malgrado i molti guai interni ed esterni, in Germania lo sviluppo della navigazione nel sistema fluviale del Danubio è considerato come un problema di particolare interesse nazionale. Ciò che ha riprova dal fatto che ancora durante la guerra si era pensato al miglioramento delle condizioni del fiume per renderlo navigabile a natanti di 2.000 tonnellate regolando il tratto da Regensburg a Kehlheim mentre l'Austria aveva da sua parte assegnato 42 milioni di corone per nuovi lavori alle Porte di Ferro. E perchè lo sviluppo dei traffici danubiani non riducesse la zona di influenza dei porti del Nord e del Baltico ma la estendesse, si era deciso che la regolarizzazione del fiume sarebbe andata di pari passo col collegamento di esso alle vie navigabili dell'Impero germanico, tanto che la canalizzazione del Meno fino al Aschaffenburg era stata iniziata come elemento del canale che da Stopperg sul Danubio avrebbe congiunto questo a quel fiume e al Reno. E parve non bastare ancora, chè quel canale tra il Danubio e l'Oder, che dovrebbe poi riallacciarsi da una parte all'Elba e dall'altra alla Vistola (ed è oggi nei propositi oltre che nei programmi del Governo Cecoslovacco) fu ripreso a studiare come una necessità ormai improrogabile. Ora, prescindendo dagli ostacoli rappresentati dalle cospicue spese occorrenti per siffatti lavori che gli Stati vinti nella grande guerra non potranno per parecchi anni assumere, è a prevedere che i propositi su accennati non trove-

ranno più, dopo il frazionamento dell'Impero austro ungarico, le opposizioni che in Austria si erano fatte da quanti temevano lo esclusivismo economico dell'elemento tedesco. Infatti la Boemia, per tradizioni commerciali e per convenienza economica, e l'Austra per affinità di razza, almeno nei limiti segnati dalle minori distanze dell'Adriatico, dal sistema ferroviario esistente e dalle organizzazioni commerciali prebelliche, continueranno a gravitare verso la Germania.

Purtroppo, non sarà soltanto questa la tendenza minacciosa per la nostra economia marittima sull'Adriatico. Ripresentando una contraddizione che fu già austriaca, la Cecoslovacchia, mentre attiva le antiche sue correnti commerciali verso il Nord che, già prima della guerra, lasciavano a Trieste soltanto un terzo del traffico boemo, ha, come problema base della sua politica di Stato egemonico nella Piccola Intesa, quello del Danubio e della sua utilizzazione a sviluppi fatalmente antitaliani. Non per nulla la Commissoine Internazionale del Danubio sorta dai Trattati di Versailles, di Saint Germain e del Trianon, ha sede a Presburgo: dove se la Francia ha un suo osservatorio politico, la Cecoslovacchia amplia e completa gli impianti tecnici e commerciali dell'Ungheria cacciata oltre Sob a meditare sulla caducità del sogno imperiale che fu del democratico Kossuth come del reazionario Titza. E poichè il morto di Torino, come l'assassinato di Budapest, non parlano più, lasciamo parlare in argomento un vivo: il sig. Nieura Ministro di Cecoslovacchia. Il quale nel 1921 dettava alla stampa questa recisa dichiarazione.

« La repubblica cecoslovacca, che è interessata a partecipare della vita economica di tutto il mondo, non può fare a meno di mettersi in relazione cogli stati successori dell'ex monarchia austro-ungarica ».

« Il paese ha interesse a sfruttare il mercato orientale. Tutti sanno che il 75 per cento dell'industria dell'ex monarchia austro-

ungarica è nella Cecoslovacchia e che le fabbriche boeme esportavano prima della guerra i loro prodotti nella penisola balcanica. Essi saranno raccolti in vasti depositi a Bratislava (Presburgo), donde poi per la via di Budapest saranno inoltrati all'estero, per le conquiste dei mercati, segnatamente di quelli orientali. La maggiore colpa dell'antico regime è di non aver compreso l'importanza del commercio mondiale danubiano. La Cecoslovacchia vuole dare uno speciale sviluppo al commercio del Danubio per aprire la via dell'Oriente alla propria industria ».

D'altra parte le maggiori difficoltà che la Germania è destinata ad incontrare nei suoi traffici marittimi a causa della perdita di gran parte della sua flotta mercantile, e nella sua industria in seguito alla confisca delle sue Colonie, la spingeranno necessariamente, nonostante tutte le sue difficoltà finanziarie, ad aprire ed a sviluppare le sue vie interne di comunicazione verso l'Oriente, per dare qualche sfogo alla sua produzione industriale ed assicurarsi una parte delle materie prime che le occorrono.

In tale suo proposito essa avrà agevolazioni dalle condizioni meno favorevoli in cui, per parecchio tempo ancora, potrà esercitarsi la concorrenza dei paesi dell'Europa Occidentale sui mercati balcanici a traverso le Bocche del Danubio. Invero il costo dei trasporti marittimi pel Mar Nero non è solo influenzato, ancor oggi, dalle cause comuni a tutti note, ma da un fattore specifico: la maggiore difficoltà di trovare noli di ritorno a causa dele condizioni politico-sociali della Russia e della ridotta esportazione di cereali dal mercato romeno.

Pur tenendo quindi conto delle gravi difficoltà tecniche e finanziarie che il problema della navigazione medio-europea e danubiana ancora presenta (il Danubio è navigabile soltanto per otto mesi all'anno), par logico presumere che quello specifico della libera navigazione sul Danubio sarà posto ben presto in termini non diversi da quelli accennati qui. E troverà concordi

a sostenerlo tutti gli Stati rivieraschi con a capo la Germania.

Ora gli avvenimenti politici succedutisi e le tendenze affermatesi in questi ultimi anni tanto nella vita di alcuni dei grandi Stati che in quella degli Stati minori sorti dallo sfacelo della Monarchia danubiana meritano fin d'ora, a mio parere, la maggiore attenzione da parte nostra per le conseguenze che essi avranno sulla nostra vita economica e quindi dovranno spiegare sulla nostra politica di popolo mediterraneo.

Accenno; anche perchè non voglio e non debbo far della filosofia o della cabalistica politica.

Fino ad un certo punto una solidarietà adriatica esisteva fra noi e l'Austria-Ungheria: negativa quanto si voglia, ma esisteva. Il mare austriaco era l'Adriatico. E le chiavi che alla Monarchia avrebbero potuto aprire il giardino concluso della egemonia mediterranea (a questa si mirava a traverso la politica antifrancese ed antinglese della Germania) non si sarebbero trovate sul Mare del Nord o nel Mar Nero, ma nel Mare del Leone.

Senonchè anche codesta curiosa solidarietà, che era un po' quella corrente tra la corda e l'impiccato, è venuto meno. E completamente; almeno in quanto espressa in forze politiche, chè l'Austria è un cefalopodo di modestissima vita. Viceversa, nei riguardi del maggiore raggruppamento politico della Piccola Intesa (la Cecoslovacchia) l'antitesi Brema-Trieste è scomparsa per essere sostituita da quella ben più risolutiva per noi: Brema-Danubio. E il Ministro Nieura ce ne ha chiariti i termini. La politica francese fa il resto, non solo per mire immediatamente antitaliane, ma per esigenze della grande sua politica orientale. La scomparsa dell'Austria, che ha respinto la Galizia e la Polonia su Danzica, ha fatto danubiane, con la Jugoslavia e la Romenia ingrandite, vaste provincie che prima non eran tali o lo erano assai meno. Dico della Schiavonia, del Banato, della Bosnia, della Transilvania, della Bucovina: nè sarà la diserta

Dalmazia, la dura Erzegovina e il poverissimo Montenegro che porteranno il Regno Trino a gravitare sull'Adriatico dove esso ha raggiunto il solo scopo vero e concreto che in questo mare gli doveva premere: piantarci nel fianco la freccia dalmatica. I *pourparlers* Serbo-Greci su Salonicco dicono il resto. Riassumendo. Per gli Stati maggiori e minori del Mediterraneo l'Adriatico è diventato un mare « negligeable ». Il giuoco si fa altrove: sul Baltico e nel Mare del Nord: nel Levante, dall'Egeo e dal Mar Nero.

Quali le conseguenze per l'Italia di una risoluzione di codesto problema favorevole agli interessi non immediatamente adriatici?

Conviene anzitutto prescindere da miglioramenti della navigazione nel basso corso del Danubio. E' evidente che essi favorirebbero in speciale modo gli Stati che, come l'Italia, debbono servirsi della via di mare per raggiungere le regioni dell'Oriente danubiano.

Così pure non sembra che debba destare eccessive preoccupazioni pel nostro interesse ogni iniziativa diretta a favorire la navigazione nel tratto medio del fiume da Braila alla frontiera ungherese, unificandone il regime giuridico e curando in comune la manutenzione ed il miglioramento del corso. Finchè permangano gli attuali ostacoli a monte e non siano posti in esecuzione i progetti di allacciamento con le grandi vie d'acqua germaniche, la più facile navigazione nel medio Danubio avvantagerebbe in pari tempo i traffici marittimi e quelli medio-europei ma con minor beneficio per questi, costretti a procedere parte per ferrovia e parte per acqua, e comunque gravati delle spese di trasbordo maggiori per lo scarico dai vagoni nelle chiatte che nelle chiatte dai vapori.

La questione quindi va posta principalmente per la navigazione dell'alto corso del fiume da Ulma a Theben.

E' risaputo come in questo tratto del fiume il traffico dominante fosse costituito, prima della guerra, dai cereali diretti verso monte mentre il traffico in discesa, assai meno importante, servisse principalmente al trasporto del ferro che le navi, le quali portavano a monte i cereali, erano costrette a prendere come zavorra per non tornare a vuoto. La maggior parte del commercio tedesco coi paesi danubiani si compiva perciò nell'anteguerra o per ferrovia o per mare, in partenza da Amburgo.

Codesta condizione di cose, malgrado gli spostamenti e le attenuazioni determinati dalla attuale depressione di tutte le economie rivierasche o tributarie del Danubio, persiste nel complesso anche oggi, aggravata tuttavia dall'orientamento politico più decisamente danubiano, e cioè antiadriatico, di agglomerati politici un tempo, tributari in tutto o in parte, del nostro mare. Se è vero quindi che la via danubiana non aveva fino ad ora molto giovato alla penetrazione commerciale tedesca, è pur vero che essa è suscettibile di servirla più efficacemente ove gli ostacoli attuali siano rimossi. In proposito basti considerare:

1) che la base chilometrica del nolo diminuisce a mano a mano che la lunghezza del percorso aumenta, giacchè vi è una parte delle spese, sopratutto di carico e di scarico, che è indipendente dalla distanza e la cui importanza relativa decresce perciò quanto più la distanza aumenta. I traffici tedeschi col basso Danubio si trovano perciò in condizioni di giovarsi della lunghezza del percorso come elemento di diminuzione del nolo.

2) la rapidità della corrente, che nel tronco superiore raggiunge m. 1.80 al secondo, ostacola grandemente la navigazione verso monte e perciò le importazioni, mentre potrebbe invece, ove fossero rimossi gli inconvenienti e i pericoli attuali, favorire la navigazione verso valle e perciò le esportazioni tedesche, rendendone più celere e meno costoso il trasporto.

3) Le spese di trasbordo sono meno elevate da vagone a

battello che da battello a vagone, con beneficio delle esportazioni tedesche che arrivassero al Danubio per ferrovia.

4) Le merci di possibile esportazione dall'Austria tedesca e dalla Germania in Jugoslavia, in Bulgaria e Romenia, si prestano generalmente al trasporto per via d'acqua, consistendo per parte notevole in materiali da costruzione o in prodotti fabbricati di qualche valore, pei quali le tariffe ferroviarie, basate sul valore della merce, sono d'ordinario più alte di quelle per acqua che di solito prescindono dal valore delle materie trasportate.

Sembra quindi assai probabile che il miglioramento delle condizioni di navigabilità del Danubio nel suo tratto superiore, renderebbe più temibile di quanto finora non sia stata la concorrenza degli Stati dell'Europa centrale sui mercati danubiani, con evidente danno di quei paesi che, come l'Inghilterra, la Francia e l'Italia, son costretti a servirsi della via marittima che, in confronto alla via fluviale, è più lunga di 3000 o 3500 chilometri.

E il danno temuto per il nostro Paese apparirà tanto più grave quando si pensi alla parte relativamente importante che l'Italia prende al commercio marittimo danubiano ed alla necessità sempre maggiore in cui si trova di aumentare i propri traffici col Levante a mano a mano che il progressivo industrializzarsi della nostra economia e l'atteggiamento sempre più protezionista dei grandi Stati dell'Europa e dell'America settentrionale allontanano il nostro commercio di esportazione dai grandi mercati di Francia, Germania, Inghilterra e Stati Uniti.

D'altra parte, le nostre esportazioni nei paesi balcanici, e sopratutto in Romania, consistono prevalentemente in prodotti dell'industria tessile, i quali rappresentano pure la parte più notevole della possibile esportazione germanica ed austro-boema in quelle regioni; così che il nostro traffico sarebbe particolarmente colpito da un miglioramento nelle condizioni di trasporto dei prodotti medesimi.

Riassumendo. Queste le linee e la sostanza del problema: come impedire che la concorrenza tedesca si aggravi, per la via danubiana, su mercati a noi indispensabili; come operare perchè la politica della Piccola Intesa e specialmente quella della Ceco-Slovacchia non determinino una diversione dei traffici medioeuropei dall'Adriatico alla valle del Danubio raggiungendo due ordini di finalità a noi ugualmente dannose: uno politico in quanto sposterebbe nel Mediterraneo Orientale il perno della lotta d'accaparramento di mercati e di impostazione di influenze che oggi si dibatte sui mari più nostri; economico l'altro, in quanto toglierebbe all'Adriatico le funzioni che esso ha fino ad oggi esercitate di mediatore dei traffici fra l'Europa e il Levante.

Intendiamoci. Per le ragioni dianzi accennate la minaccia non è di oggi. E la crisi che travaglia a vari titoli e per ragioni varie la Germania, l'Austria, la Ceco-Slovacchia — cioè gli Stati più interessati a modificare l'attuale carattere marittimo della navigazione sul Danubio — allontana per ora tale minaccia. Ma le forze naturali, espressive di leggi, cioè di un ordine necessario, non operano meno se i loro effetti siano in un primo momento, inavvertiti o lenti. E quali siano, in consistenza dinamica e in fatalità di risultati, tali forze — economiche, storiche, politiche, etniche, culturali etc. — ho già detto. Di qui la convenienza, se non di agire positivamente, di operare negativamente affinchè per leggerezza sentimentale, per incuriosità neghittosa, o per colpevole ignoranza, non si aiuti da noi stessi lo sviluppo di quelle forze: ma piuttosto si attivino le antagonistiche che già esistono e se ne suscitino di nuove cui più si adeguino i nostri interessi nazionali.

Al solito due attitudini psicologiche e due indirizzi mentali si contendono la soluzione del problema: quelli dei credenti nella taumaturgica della navigazione interna che anche in un paese povero d'acque come l'Italia peninsulare, e afflitto dal più vasto

e pauroso disordine idraulico che si possa immaginare come l'Italia Settentrionale, farneticano o bamboleggiano di indefinite possibilità per quella navigazione anco a traverso le Alpi; le attitudini psicologiche e l'indirizzo mentale di quegli altri che negano convenienze e possibilità alla navigazione stessa quasi che una esperienza ormai secolare non avesse posto fuori discussione le alte funzioni integrative che le vie fluviali possono esercitare in confronto di tutti gli altri mezzi di trasporto a trazione meccanica benchè questi si giovino oggi di propulsori di alta economicità e di facile sfruttamento, ignoti soltanto pochi anni fa.

Non una parola di più su codesto argomento. Ma una affermazione sola che ci ricondurrà al tema. Questa. La verità è probabilmente ancora una volta nel mezzo. E del resto per i pericoli cui ho accennato, per l'allarme che intendo gettare ve n'ha più che abbastanza in quello che la navigazione medioeuropa e danubiana rappresentava, in atto, prima della guerra. A buon conto il settanta per cento del territorio della Duplice Monarchia gravitava economicamente sul Danubio.

Le poche cifre da me già riferite sui movimenti di merci e di passeggeri sul Danubio sono di una eloquenza incisiva e ammonitrice. Basti aggiungere che il traffico a traverso Trieste, cioè a traverso il maggior porto della Monarchia, non rapresentò in media nel quinquennio 1909-1913 che il 15 per cento dell'importazione complessiva austro-ungarica e rispettivamente l' 11 per cento della complessiva esportazione.

Qualunque intensificazione di attività commerciali che si produca nel tratto alto e medio di quella via d'acqua non può quindi non preoccuparci per la nostra fortuna adriatica, la quale è tanta parte di quella nazionale.

A esserne certi, ancora una occhiata alla carta geografica; e pochi rilievi finali.

Venezia e Trieste sono gli scali marittimi che più s'adden-

trano nell'Europa Centrale. Il loro sistema ferroviario — e particolarmente quello di Trieste — irretisce il vasto territorio i cui punti estremi possono indicarsi coi nomi delle città di Fiume, Budapest, Praga, Monaco, Innsbruck. Tre grandi fiumi: il Reno, l'Elba e il Danubio pompano da quell'ampio serbatoio verso Nord e verso Sud-Est, energie, prodotti e traffici in concorrenza con le vie commerciali sboccanti nel bacino del Mediterraneo.

Sotto codesto grande arco fluviale — quasi incuneato — il mare più nostro, a interromperlo con la via più breve a quel bacino, alla Turchia Asiatica, ricca d'ogni promessa, e per Suez ai due grandi oceani dell'emisfero orientale.

Ma su questo mare non più Trieste austriaca, cioè un punto obbligato di saldatura della economia di un grande Impero al suo unico mare; ma due grandi porti destituiti ormai di funzioni politiche per quella economia rotta e paralizzata: due porti cioè — Venezia e Trieste — i quali non possono essere oggetto che di una realistica valutazione commerciale in concorso con le vie e i porti capaci di servirla meglio od ugualmente.

Ora vediamo.

Il carattere del movimento marittimo tanto di Venezia che di Trieste — ma specialmente di quest'ultima — era ed è, e non potrà non essere, essenzialmente Levantino ed Orientale.

Tradizioni, vicinanze, specificazioni di attività, particolarità di organizzazione politica, elementi culturali, consuetudini e necessità, fanno del Levante e dell'Oriente il nostro naturale mercato. Ciò tanto più dopo la guerra che permise agli Stati Uniti di minare o di sottrarci le più importanti posizioni economiche che avevamo nel nuovo continente e specialmete nella America del Sud; dopo le restrizioni recate dalla crisi mondiale e dalla legislazione estera alla nostra emigrazione transoceanica; dopo

l'affermarsi della politica economica protezionista in tutti gli Stati Europei.

La nostra esportazione è per la sua parte maggiore volta precisamente a quei territori che più direttamente, per la via danubiana, ci sono o ci potranno essere contesi dalla penetrazione tedesca o da quella degli Stati rivieraschi dell'alto e medio Danubio. E poichè già tanto grave è per la nostra economia marittima lo squilibrio fra le importazioni e le esportazioni, sono facili a immaginare non solo gli effetti più generali ma anche quelli specifici che l'aggravarsi di tale squilibrio per una maggiore contrazione dei nostri traffici in esportazione avrebbe sulla economia stessa. Si pensi solo alla ripercussione che tale eventualità avrebbe sul disgraziato regime di noli marittimi del quale già tanto soffriamo in Adriatico. Potrei citare dati statistici sconsolanti Ma sarebbe darvi gratuita noia, chè, purtroppo, a codesta dura verità non vi sono contradditori. Viceversa è innegabile la maggiore probabilità di successo che attualmente offre alla nostra espansione commerciale verso l'Oriente balcanico e specialmente verso gli Stati sorti dalla distruzione dell'Impero austro-ungarico, la cessazione o quanto meno l'alleggerimento della loro dipendenza economica dalla produzione industriale tedesca. Un miglioramento nelle condizioni dei trasporti per via d'acqua, il quale favorisse la penetrazione germanica e cecoslovacca non pregiudicherebbe quindi soltanto i nostri interessi attuali, ma ci priverebbe anche di quell'incremento futuro dei nostri traffici che la situazione creata dalla guerra permette ragionevolmente di attendere.

Nessun dubbio quindi — ripetiamolo un ultima volta — che il miglioramento delle condizioni di navigabilità del Danubio superiore e medio, ma sopratutto il suo collegamento col sistema fluviale germanico, avrebbe conseguenze assai dannose per l'economia del nostro paese.

Quali le difese contro tale eventualità?

La politica del cessato Impero Austro-Ungarico nei riguardi della navigazione danubiana non è senza insegnamento per noi, giacchè la necessità di favorire la nostra penetrazione commerciale nel Basso Danubio e di difendere i nostri nuovi porti adriatici dalla concorrenza germanica riproduce per noi in gran parte il sistema di cause che informarono per l'appunto quella politica.

Nel riconoscimento della convenienza di contrastare o di non promuovere almeno l'unificazione del regime giuridico e la più perfetta esecuzione delle opere idrauliche nel tratto superiore del fiume, l'Italia del resto -- se suggestioni ed illusioni politiche non velino il comune interesse — dovrebbe trovare concordi non soltanto l'Ungheria e forse l'Austria, ma l'Inghilterra e la Francia più di noi interessate, per la maggior lontananza e la più grande importanza dei loro traffici transmarini, ad evitar l'intensificazione della concorrenza industriale medioeuropea sui mercati danubiani.

Tuttavia, a parte l'applicazione che potremmo propugnare dei principi stabiliti, in tema di navigazione del Danubio, dal trattato di Versailles; a parte anche l'azione che potrà la rappresentanza ufficiale italiana svolgere in seno alla Commissione internazionale del Danubio, parmi più sicuro per l'Italia affidare la tutela dei suoi giusti interessi allo sviluppo di un sistema di trasporti che favorisca lo spostamento delle correnti commerciali balcaniche verso l'Adriatico.

L'attuale sistema ferroviario della Balcania, sostanzialmente costituito dalle linee Belgrado-Nisch-Sofia-Costantinopoli e Nisch-Uscub-Salonicco, è organizzato in modo da servire agli interessi austro-germanici, giusta il concetto che la penisola balcanica dovesse costituire un ponte di passaggio degli Imperi Centrali all'Asia per Costantinopoli, od all'Egeo per Salonicco.

Per aprire più larga via ai suoi commerci verso i Balcani, l'Italia è quindi interessata a modificare l'orientamento attuale del traffico. Ciò che dovrà tentarsi, anzitutto, a traverso migliorie tecniche ed economiche nelle attuali condizioni di trasporto sulla Trieste-Fiume-Zagabria e nel collegamento di Trieste a Belgrado.

Dati i caratteri fondamentali della economia balcanica e levantina — agrarie e sfruttatrici del sottosuolo per la produzione di materie prime — il campo è aperto quasi esclusivamente alla nostra produzione industriale. E poichè questa è essenzialmente raccolta nell'Italia Settentrionale, il problema delle comunicazioni trasversali dall'Adriatico alla Valle Danubiana è, in particolar modo, nostro: di Venezia e di Trieste; nè potrà essere facilmente e prossimamente spostato poichè sulla costa orientale a Sud di Fiume mancano scali adatti alla penetrazione commerciale e sono quasi interamente da costruire, in condizioni eccezionalmente difficili, quelle linee ferroviarie che potrebbero porre in comunicazione il medio e basso Adriatico con la Balcania Meridionale. Per quel che riguarda invece Trieste e Venezia le comunicazioni con la Valle Danubiana già in gran parte esistono e più che altro si tratta di svilupparle e di perfezionarle. Rimane il quesito delle nostre comunicazioni col centro dell'Europa. Il sistema relativo si appoggia alla settrice Venezia-Primolano-Trento-Monaco (Km. 575) e a quella Trieste-Vienna (Km. 590). Se per la prima non v'ha che un modesto problema tecnico-finanziario da risolvere: la sistemazione della linea di Valsugana; per l'altra molti motivi sono a preoccupazioni. Un accordo pel funzionamento della Südbahn è stato concluso in questi giorni. Non ce ne sono noti ancora i termini precisi. A me basta rilevare che la Jugoslavia tiene le chiavi all'entrata e all'uscita sulla strada da Trieste a Vienna. E se da Piedicolle regola il nostro scarso traffico adriatico verso la Carinzia, il Salisburghese, e la

Baviera, da Steinbrück comanda la linea per Belgrado all'Oriente; da Pragerhof per lo sbocco di Haggy Kanitza controlla i traffici ungheresi con l'Europa Centrale e dominerà quindi la politica ferroviaria dell' Ungheria. Da Marburg, infine, pesa per Klagenfurt sulla linea del Brennero.

Ho detto che il problema è nostro. Aggiungo che è complesso di elementi tecnici ed economici; ma che oggi è fatto più delicato da un equivoco sulle interferenze e le contraddizioni che esisterebbero fra gli interessi delle due città.

In argomento mi sia consentito dire alcune crude verità in cui può giovare a tutti isolare il proprio spirito per veder meglio in questione di tanta importanza per l'avvenire del paese. Nè codeste verità appaiano men degne di considerazione se esse si vestono ormai nel grigiore del luogo comune.

Venezia e Trieste non servono soltanto territori completamente autonomi, per intima costituzione economica, per tradizioni, per consuetudini, per funzioni internazionali; ma hanno un compito diverso e specifico nei riguardi della politica economica più generale che all'Italia è segnata dalla immodificabile sua condizione nel Mediterraneo. La lettura anche superficiale del più modesto specchietto delle provenienze e delle destinazioni delle merci in carico o scarico in uno qualunque di questi due porti lo farà chiaro. Nessuna sovrapposizione, nessun duplicato, nessuna concorrenza infeconda o sterilizzatrice è possibile fra di essi. Fermo codesto dato di fatto, assolutamente incontrovertibile, si vedrà che, anche nei riguardi delle minaccie e delle utilità di cui dianzi ho discorso, il compito dei due porti è assolutamente diverso. Venezia, porto geologico ed economico della Valle Padana, non può che essenzialmente servire la economia nazionale. L'apporto dei traffici internazionali al suo scalo non sarà che complementare al suo maggiore ufficio di emporio del commercio italiano. Nel 1913 era stato del 6.07 per cento del mo-

vimento interno. Trieste, addossata alle Alpi Orientali, stretta dalla dura cerchia Carsica senza possibilità di riversione all'interno, non può invece che avere funzioni da un retroterra extra nazionale come avviene di Rotterdam. Se, quindi, nei riguardi delle minaccie e delle utilità di cui ho parlato, la prima ha il compito di condurre al mare e di distribuire dal mare rispettivamente la produzione industriale e le materie prime pel suo retroterra, essenzialmente nazionale; la seconda ha quello diverso e più arduo, di raccogliere tutte le correnti dei traffici medioeuropei e di indigarli verso l'Adriatico, contro diversioni o straripamenti sulla piana germanica o nella valle del Danubio. Così l'Adriatico, cioè il mare più nostro e più remoto dalle aspre competizioni internazionali che ancora oggi si agitano nel Mediterraneo, si difende da Trieste e soltanto da Trieste.

La storia della cara città rivendicata al nostro amore fedele, ci addita il compito di oggi per l'arduo cimento di domani. Da Carlo VI in poi la fortuna di Trieste si lega a questa sua funzione di intermediatrice fra l'Europa e il Levante. E' in essa che il vecchio impero degli Asburgo raccolse la eredità di Venezia; eredità di traffici, di influenze, di compiti civilizzatori. E' da essa che l'Italia può esercitare la missione storica che fu veneziana ed asburgica, ed oggi non può essere che sua se non sia destinata a diventar d'altri, da Salonicco, da Costanza o da Odessa. Se il Germanesimo potrà tentare la sua prima rivincita lungo il fiume che le falangi del duro maresciallo tedesco mirarono dai valichi dell'Alpe Transilvanica o fecero fumoso di bivacchi alla Cernavoda; è certo che lo Slavismo, oggi contenuto dal cerchio di ferro e di fuoco che un tartaro ubriaco di sangue e di ideologie gli ha battuto intorno, riprenderà la sua storica marcia verso l'occidente: al quale non conducono solo le strade già care a Tamerlano ma anche quelle che dalla Polonia e dalla Ucraina a traverso la Romenia, colorata di romanità ma calcata e piena

di elementi Slavi, scendono al Danubio. Non dimentichiamo che l'Ungheria del Trattato di Trianon è, a nostro danno e con nostro pericolo, troppo piccola. Non dimentichiamo che il suo mirabile sistema fluviale dal Vag al Bega si salda al Danubio dietro l'argine insicuro dei Carpazi e delle Alpi di Transilvania.

Questo il più largo profilo politico; questi gli elementi storici ed economici del problema dell'Adriatico cioè di Venezia e di Trieste italiana. La quale non è un porto aggiunto ai molti, ai troppi porti italiani; ma uno spostamento di forze, ma una crisi di territori, di popolazioni, di traffici che tumultua dietro di essa nel suo retroterra spartito, sconnesso, agitato. Tocca a noi dominare codesta situazione e volgerla a nostro profitto impedendo ad altri di torcerla al proprio, coi mezzi e per le vie che ho illustrate. Difendendo Trieste ed affermando da essa la nuova funzione storica ed economica dell'Italia nel Levante e nell'Oriente difendiamo Venezia e rendiamo larga proficua e sicura per questa la diversa ma non minore sua funzione. Mentre Trieste controllerà dall'arco munito del suo porto la strada più breve e più economica fra l'Europa Centrale e il Mediterraneo, Venezia potrà recare, nelle posizioni economiche e politiche così assicurate all'Italia, i traffici della nostra più ricca e più industre regione.

Se così non fosse; se per meschinità campanilistiche; se per umili gelosie regionali; se per difetto di senso politico o per angustia di vedute commerciali, permettessimo ai nuovi agglomerati politici che premono le nuove nostre frontiere e s'affacciano al nostro mare, di orientarsi prima, di gettarsi, poi, sulle grandi strade dei traffici internazionali che vi ho indicate; la povertà, l'abbandono e l'isolamento affermerebbero, per la più grave delle colpe nazionali, per il meno scusabile degli errori nazionali, la perenne giustizia della storia e della vita.

“ MARIN SANUDO ”
(PROFILO STORICO)

Lettura tenuta dal Socio dott. **Mario Brunetti,** *il 4 Giugno 1923, in occasione della solenne adunanza di chiusura dell' anno accademico.*

Io credo che Marin Sanudo rappresenti compiutamente alcune delle forze spirituali che hanno contribuito alla grandezza di Venezia: l'abnegazione umile e paziente, senz'ambizione, animata dalla sola, pura gioia della quotidiana, oscura fatica, spesso disconosciuta; il tenace perseguimento di un ideale, che non può condurre alle altezze dove la potenza e la gloria danno le vertigini, ma che ha in se una tranquilla e serena gioia, un intimo compiacimento per una difficoltà superata, per un nuovo progreso sulla va prefissa alla propria attività.

Unico sostegno, nel duro compito, può essere l' amore devoto ad un'idea ; senza ciò, troppo spesso, la più ferma volontà sarebbe tratta a vacillare ed a piegare.

Il Sanudo appunto fece del suo amore per Venezia la ragione della propria esistenza.

Marino nasceva nel 1466 dal padre Leonardo morto ambasciatore a Roma, dopo aver consacrato tutta la vita al servizio della Repubblica.

La sua morte (rammenterà più tardi il figlio) « fu la ruina di Casa Sanudo », perchè la gestione degli affari, affidata al maggiore dei fratelli, Alvise, fu condotta in modo tale che gli orfani si trovarono, dopo qualche anno, in tristissime condizioni.

Il nostro Marino, poco più che quindicenne, fu costretto ad aprire gli occhi sul disastro familiare, rivolgendosi, per consiglio, allo zio Francesco, con una lettera latina, in cui la sincerità del sentimento e l'immediatezza dell'espressione sono ostacolate, ma non spente, dalla preoccupazione della classicità della forma.

La vita si annunciava dura al nostro futuro diarista. Ma si rifugiò nello studio, e, delle sue precoci attitudini, diede prova dapprima con una compilazione di carattere mitologico, di poco conto, quindi con quell'*Itinerario della Terra Ferma*, compilato a 18 anni, ch'è documento notevolissimo delle condizioni delle regioni soggette a Venezia verso la fine del '400, e rivela nel Sanudo l'interessamento per gli avvenimenti che si svolgevano intorno a lui, interessamento nel quale è già, in germe, l'incitamento alla compilazione gigantesca dei « Diarii ». Forse il proposito ed il disegno della grande impresa non erano maturati nell'animo del Sanudo, ma egli si sentiva indubbiamente attratto a raccogliere e ad illustrare quanto si riferiva agli avvenimenti più salienti della Repubblica.

Molto di questo periodo dell'attività sanudiana rimane ancora malnoto, perchè inedito; ma le tappe maggiori sono rappresentate dai « *Commentari della Guerra di Ferrara* », scritti in dialetto, con intenzione divulgativa; da una breve cronaca sull'origine, il sito ed i magistrati di Venezia, ricca di minute e curiose notizie; e finalmente da quelle « Vite dei Dogi » con le quali il Sanudo, tenta veramente più ampio volo, e cerca di dare limiti e disciplina alla sua attività fino allora frammentaria ed un po' disordinata.

Ideate come lavoro a se stante, le « Vite dei Dogi », inquadrate ora nel complesso dell'opera Sanudiana, ci appaiono come il proemio a quei « Diarii » che costituiscono indubbiamente il massimo titolo di gloria per il Nostro.

Prima però di accingersi alla più umile, ma per noi pre-

ziosa fatica, del diarista coscienzioso ed instancabile, il Sanudo volle tentare la storia togata, solenne, sui rinnovati esempi classicheggianti, e scrisse quella « Spedizione di Carlo VIII in Italia », in cui si raccolgono molti dei pregi delle opere sanudiane, come minuzia ed esattezza di informazioni, diligenza di esposizione, abbondanza di particolari ; ma si rivela anche la sua poca disposizione all'indagine storica complessa e geniale; a scoprire i legami fra gli avvenimenti, a veder bene e profondamente, sotto le maschere delle persone più rappresentative, i moti dell'animo; ed infine a dare a questa indagine forma e dignità d'arte.

Il Sanudo era solamente il diarista nato, e, quando, seguendo la sua più profonda vocazione, si accingerà all'improba fatica, farà opera compiuta.

La storia della spedizione di Carlo VIIII ha però anche questa singolare importanza: essa richiamò il Sanudo alla considerazione degli avvenimenti tumultuosi che si svolgevano al suo tempo. Egli sentì che la storia procedeva con ritmo accelerato sotto i suoi occhi, e che i fatti di cui era spettatore non erano meno degni d'essere fissati e tramandati ai posteri di quelli passati.

Da questo interesse per la vita vertiginosa che gli tumultuava intorno, ed alla quale Venezia partecipava con tanto fervore, rampolla l'idea dei « Diarii » ; cioè della notazione minuta ed esatta, giorno per giorno, degli avvenimenti; notazione spesso fredda ed incolore, ma imparziale e precisa, rispecchiante, nella sua immediatezza, l'impressione prima del fatto, spesso la più genuina.

Il Sanudo fu preso presto da questo proposito e, per meglio poterlo attuare, volle partecipare più attivamente di quanto avesse fatto fino allora, alla vita pubblica della sua città.

Un'ambasciata parte per Milano (nel 1496) ed il Sanudo fa

viva istanza per associarvisi, spinto dalla curiosità del viaggio e di conoscere quella Corte sforzesca con la quale Venezia aveva sì strette relazioni.

Alla vita pubblica dello Stato egli, sebbene entrato in Maggior Consiglio all'età normale, comincia a partecipare attivamente a 32 anni, come Signore di notte (1498); sei mesi dopo entra in Senato, ed è eletto Savio agli Ordini, delicato ufficio in cui venne più volte riconfermato.

Di questi onori il Sanudo si compiaceva particolarmente perchè gli davano modo di addentrarsi nelle cose dello Stato e di conoscere, attraverso le relazioni, i dispacci, le discussioni, tutta la complessa vita italiana, ed anche europea, nell'agitatissimo periodo storico in cui ebbe la ventura di vivere.

Ma, nella vita pubblica egli non vedeva solamente materia atta a rendere più copiosi i suoi « Diarii » di notizie, sibbene anche una missione da compiere a vantaggio della sua città. L'amore della ricerca storica lo aveva spinto ad occuparsi degli affari dello Stato, sottraendo la sua attività dalle cure familiari che lo assillavano per le non liete sue condizioni economiche, e dagli studi umanistici prediletti; poi la passione lo aveva preso ed aveva trasformato lo studioso, l'osservatore freddo ed appassionato, in un uomo battagliero e tenace, che, dalle molte cose direttamente osservate e diligentemente raccolte per i suoi « Diarii », traeva profondità di convincimento nel propugnare le sue idee e calore di passione per le sorti della sua città.

Questo atteggiamento spirituale del Sanudo giovò anche alla sua opera maggiore; perchè l'uomo d'azione, ch'è necessariamente uomo di parte, non sa rinunciare, anche attraverso la forma schematica del Diario alla sua personalità, e questa affiora spesso qua e là attraverso la congerie delle notizie: ed il Sanudo allora ci appare coi suoi odi ed i suoi amori, colle sue esaltazioni ed i suoi sconforti.

Alle volte, quando lo vince la fatica immane asssuntasi, o quando vede disconosciuto il suo accorato amore per Venezia e non accolte o sprezzate le proposte ch'egli faceva nei pubblici Consigli, mosso unicamente da un desiderio di bene per la sua città, gli balena il proposito di abbandonare tutto: la vita pubblica ed i « Diarii », ma poi il grande affetto alla Repubblica ha vanto sullo scoramento passeggero, ed il Sanudo riprende, con uguale ardore, il suo posto di combattente civile, e, nel suo modesto studiolo, le notizie di tutta la vertiginosa vita mondiale si allineano ancora pazientemente nei ponderosi volumi.

Cosciente dell'importanza dell'opera ch'egli andava compiendo, il Sanudo è sensibilissimo alle opposizioni che gli venivano da persone ch'egli stimava intellettualmente inferiori o che sapeva moralmente non incorrotte. Qualche volta assume atteggiamenti da Farinata dantesco. « Si faria nemico de Dio e de la Repubblica chi non mi volesse, sopra tutti, in Pregadi» — esclama il Sanudo quando gli appariva osteggiata la sua ammissione nell'altissimo consesso.

Si sente forte, perchè libero da clientele, non desiderando per sè onori lucrosi, e non avendo figli ai quali spianare la via, e va superbo della sua poca fortuna che non gli permette di seguire il malo esempio della corruzione generale.

Giustamente si inorgogliva perchè la sua dirittura morale e la fama dell'assidua fatica, ch'egli dava instancabilmente all'opera colossale dei « Diarii », senza ricompensa alcuna, gli avevano procacciato almeno la rinomanza di « *integerrimo* ».

Appare sintomatico il fatto che, lui assente, se qualcuno, nei Consigli della Repubblica, voleva tentare cosa che fosse contraria alle leggi, il nome del Sanudo fosse rievocato come quello d'un rigido osservatore della legalità e d'uno strenuo propugnatore dell'assioma: « *Chi vuol observar la leze, mantien le Republiche* ». Nè era piccola lode questo attribuire al solo ricordo

del Sanudo il potere di ammonimento per una esatta osservanza delle leggi dello Stato.

Da questo suo franco atteggiamento censorio, il Sanudo raccolse frutti d'amarezza e di disgusto. Si vedeva combattuto nelle pur modeste aspirazioni a cariche nelle quali avrebbe potuto fedelmente ed intelligentemente servire la sua città, ritraendo onesti guadagni, così da poter risollevare la sua famiglia dalle angustie in cui si trovava.

« Mordevami la coscienza a dover parlar », dice efficacemente il Sanudo, « poichè Iddio mi ha concesso buona loquela, grande memoria et cognition di le cose per aver quelle descripte « za tanti anni et visti i libri tutti di la Canzeleria nostra; mi « pareva offender mi medesimo se non diceva l'opinion mia in « le materie si trattava ».

Nel concetto del Sanudo, la sua attività di studioso e di annalista non doveva essere fine a se stessa, ma completare quella dell'uomo politico, approntando ad esso lumi di esperienza, autorità di cognizioni.

Invece coloro ai quali quell'onesta franchezza riusciva molesta (e credo ciò avvenga anche ora) negavano all'uomo di studio l'autorità per discutere di argomenti pratici, e, quando non gli si schieravano apertamente contro, lo combattevano subdolamente, ma tenacemente.

A questa implacabile opposizione, il Sanudo attribuisce il fatto che sempre venne escluso da quelle altissime cariche come ambascierie, reggenze di città, procuratie etc. alle quali si sentiva, per rettitudine ed elevatezza d'ingegno, di poter aspirare senza iattanza.

Frequentemente il Sanudo appare uomo di larghi ed audaci vedute. Le steses ragioni che lo spingevano facilmente a troppa franchezza verso i colleghi lo inducevano spesso a sostenere — senza pregiudizio alcuno — le proposte in apparenza più radicali.

Il Sanudo appariva quindi un pericoloso « *frondeur* », che se la intendeva meglio coi giovani, più aperti ad idee innovatrici; e di essi difendeva le ragioni, come quando si oppose al proposto elevamento a 40 anni del limite d'età per entrare in Senato, proposta che avrebbe trasformato il Governo della Repubblica in una gerontocrazia fossilizzata!

Naturalmente, gli anziani ripagavano il Sanudo di uguale moneta.

Una volta, nella rielezione a membro dei Pregadi, Marino è posposto al fratello Antonio, ed allora così commentò amaramente:

« Cazetti (caddi) contra ogni raxon; *et* questo *perchè* era « pochi gioveni a conscio ».

Questi i tratti salienti dell'attività pubblica del Sanudo: onestà scrupolosa, documentata anche dalle angustie domestiche; fervidissima passione per il bene della sua città; larghezza ed audacia di vedute non solo nel campo della politica interna ma anche di quella estera.

Ad esempio, a chi obbiettava come comoda scusa al non far nulla od al far male, le ristrettezze dell'Erario, il Sanudo rispondeva che la mancanza di denari nelle casse dello Stato non deve ostacolare il compimento di opere necessarie perchè queste vanno inderogabilmente eseguite poi i denari, in una maniera od in altra, saltan fuori; appunto come avviene in tempi eccezionali quando si scoprono sempre nuove sorgenti per alimentare le finanze statali.

Nei Mussulmani, il Sanudo, se vedeva generalmente gli antagonisti classici della Cristianità tutta, ma di Venezia particolarmente, al momento opportuno, senza temere lo scandalo delle anime timorate, additava anche il possibile aiuto.

Un'alleanza col diavolo non sembrava al nostro Diarista tanto spaventosa, quando i Principi cristiani empiamente si uni-

vano per decretare la distruzione d'uno Stato Cristiano ch'era come la sentinella perduta della civiltà europea sulle vie dell'Oriente.

Grette considerazioni di immediato interesse, dopo la scoperta della via delle Indie, avevano indotto alcuni a proporre di sospendere l'annuale muda di galee di traffico con la Fiandra; ma il Sanudo si oppone alla proposta perchè quella linea mercantile, anche se non più redditizia, rappresentava un legame perenne fra Venezia e quelle industri regioni, e l'abbandonarla sarebbe equivalso a ripiegare la bandiera di S. Marco da un posto avanzato.

In quel caso, il Sanudo pensava giustamente che le considerazioni di carattere puramente economico dovevano cedere di fronte alle superiori esigenze della dignità e dell'onore della Repubblica.

Questo era il Sanudo nella sua attività pubblica.

L'attività privata è tutta assorbita dalle cure della famiglia non numerosa, ma scarsa di mezzi, perchè il Sanudo non aveva stoffa d'uomo d'affari e si accontentava di una esigua rendita; dalla formazione della Biblioteca, preziosa di codici e di stampe rarissime, descritta e lodata dai contemporanei; ma specialmente dalla compilazione dei « Diarii ».

Per 37 anni, chè tanti ne corrono dal 1496 al 1533, quando il Sanudo dovette interrompere per malattia la sua fatica quotidiana, il Nostro ha raccolto instancabilmente, appassionatamente, le notizie più disparate che direttamente od indirettamente si connettessero a Venezia.

E, per adunare i materiali dell'immane opera, egli sapeva sfruttare accortamente tutto e tutti: la visione diretta dei documenti, le discussioni nei Consigli, le molte conoscenze; e poi interrogava viaggiatori, e mercanti; scendeva fra il popolo e ne raccoglieva le voci, e tutto osservava minutamente che gli sembrasse

degno di ricordo, e poi, nel raccolto silenzio della sua casa remota, a S. Giacomo dall'Orio, i mille avvenimenti quotidiani erano dal Sanudo pazientemente ordinati e fissati, per la posterità, nella efficace parlata veneziana che dà ancora ad essi risalto di vita ed impressione di sincerità.

La tumultuosa vita della città nostra, all'apice della sua potenza, divenuta uno dei cardini della politica europea, si ricomponeva giorno per giorno, per il tenace amore del Sanudo, nei fitti volumi che si allineavano severi nel suo studio, testimoni di una grandezza che ancora racchiudeva mirabili possibiltà di vita, accanto alle opere che testimoniavano d'una grandezza e d'una potenza tramontate.

Soltanto l'eloquenza delle cifre può dare, grossolanamente, un'idea della fatica immane sostenuta dal Sanudo per la compilazione dei suoi « Diarî ».

Nell'edizione, veramente monumentale, che di essi fece l'Antonelli, sotto gli auspici della R. Deputazione Veneta di Storia Patria, la maggior opera sanudiana comprende 58 volumi, con un complesso di circa 20.000 pagine di formato *in folio!*

Più d'una volta parve che al Sanudo, venisse meno la fermezza del proposito nell'ardua impresa, per vicende familiari, per disillusioni sofferte nella vita pubblica, di fronte alla sconoscenza dei contemporanei, per malattie; ma il tenace amore alla fatica quotidiana ch'era lo scopo precipuo della sua esistenza, gli diede forza a superare i momenti del più pericoloso abbattimento ed a perseguire l'impresa che solo l'insanabile vecchiaia poteva troncare.

Non allettava certamente il Sanudo miraggio d'onori e di lucro, perchè dai primi lo tenevano lontano la sua franchezza, a molti molesta, e la piccola fortuna; dal secondo lo distoglievano necessariamente la scrupolosa osservanza dei doveri assuntisi

come uomo pubblico e molte ore quotidiane dedicate all'opera cui doveva essere raccomandata la sua fama.

Il Sanudo dovette attendere il suo 66° anno, perchè gli venisse accordata una provvigione annua di 150 ducati d'oro, come tardo riconoscimento della sua fatica ininterrotta, quando di essa già s'era diffusa la fama anche fuori di Venezia.

Di tale provvigione, che pure gli giunse opportuna per dotare la sua seconda figlia naturale, il Sanudo godette solo per un triennio.

Ed anche il tardo riconoscimento ufficiale del suo merito venne al Sanudo amareggiato dalla condizione impostagli di mettere completamente a disposizione di Pietro Bembo, già allora storiografo ufficiale della Repubblica, i suoi « Diarî », perchè l'accorto Prelato, che sapeva tutte le sottili arti di sfruttare l'opera altrui, nascondendo abilmente la sua lestezza di mano con lo splendore formale, potesse giovarsi di quell'inesausta miniera e procedere più spedito nella compilazione di quella « Historia » in cui i Diari Sanudiani sono letteralmente saccheggiati, ma non assurgono mai all'onore della citazione

E' sommamente curiosa ed interessante, a questo proposito, la storia delle relazioni del Bembo e del Sanudo.

Quest'ultimo era gelosissimo dei suoi « Diarî » perchè aveva coscienza che in essi era trasfuso il meglio della sua intelligenza e della sua anima ; il Bembo invece, un *enfant gâtè* della fortuna, pur avendo accettato l'onore ed il lucro di storiografo ufficiale della Repubblica, era alieno dalle pazienti ricerche d'archivio, che considerava fatica indegna per lui, e quindi aveva posto l'occhio sui « Diarî » sanudiani, come quelli che gli avrebbero risparmiato quasi completamente il lavoro di ricerca, e gli avrebbero offerto abbondante materiale per quella narrazione storica, ben paludata nel manto d'una corretta latinità, ch'era nei suoi propositi.

Il Bembo si rivolse allora al Sanudo per poter liberamente consultare i suoi « Diarî », ma il Sanudo, che certo aveva fiutato nell'astuto Cardinale il proposito dello sfruttamento della sua più che trentennale fatica, gli rispose seccamente che i « Diarî » erano « la cura e la fatica di tutta la sua vita et che egli non voleva dare « li suoi sudori ad alcuno ».

Il Bembo parve dapprima rassegnarsi al rifiuto; poi, di fronte alle difficoltà dell'impresa assuntasi di storiografo (ch'era ben diversa da quella delle eleganti preziosità petrarchesche, nelle quali appariva maestro) riprese l'idea di sfruttare l'opera del Sanudo, ed allora, ricorrendo alle molte sue aderenze e clientele, giunse facilmente in alto loco, al Doge stesso ed al Consiglio dei Dieci.

Quest'ultimo fece comprendere al Sanudo l'opportunità di aderire prontamente alla richiesta del Bembo, per non perdere il merito della spontaneità, e, per consolazione, prometteva quei 150 ducati d'oro annui che pel Sanudo rappresentavano una manna e dava al Sanudo lincarico di continuare, per conto pubblico, i suoi « Diari ».

Così il nostro era indotto a passare sotto le forche caudine delle condizioni impostegli dal Consglio dei X, e, dopo aver opposto al Bembo quel reciso rifiuto, che abbiamo ricordato, gli inviava, quasi ad onorevole ammenda, una sommessa lettera alla quale il Prelato, piénamente trionfante, rispondeva con un bigliettino di poche righe, asciutto, asciutto, per congratularsi col Sanudo del premio finalmente accordato alle sue lunghe fatiche, e per degnarsi di accettare l'offerta di consultazione dei « Diari ».

Così anche il Sanudo poteva mestamente intonare il *sic vos non vobis!*

Ma il Sanudo poteva tranquillamente appellarsi al giudizio della posterità!

Se il Bembo contava, per la intangibilità della sua fama di

storico, sul fatto che, dopo la morte del Sanudo, i suoi « Diarî » sarebbero stati sepolti nella Cancelleria del Consiglio dei X e quindi praticamente inaccessibili, ed all'ombra di questo segreto egli poteva impunemente saccheggiarli, i posteri curiosi hanno tratto dalla ingiusta dimenticanza i « Diarî » sanudiani, ed hanno invece completamente relegato nell'oblio, fra i ferrivecchi, la « Historia » bembiana che dei « Diarî » stessi è, in gran parte, un inutile doppione.

La fredda latinità bembiana tradisce il lavoro di compilazione e di seconda mano, senza entusiasmo e senza ardore; mentre nello stile sanudiano, grezzo ed aspro, tutto spezzature e scorci, senza vane pretese di eleganza, è rispecchiata la vita: la concitazione delle discussioni nei maggiori consessi della Repubblica; il tumultuare delle vie, e l'eco degli avvenimenti lontani, attraverso quelle relazioni e quei dispacci che integrano stilisticamente l'opera sanudiana perchè con essa hanno comune la preoccupazione della espressione chiara e completa, senza intendimenti superflui di bello stile.

« Io ho tratto la mia « Historia » — dice il Sanudo — dalle « occorrentie che per zornata veniva, con faticha, sudori, vigilie « et continue investigation ».

Questa immediatezza di impressione che dà spesso, nell'opera sanudiana, la sensazione della vita vissuta, scolora e muore completamente nella fredda compilazione del Bembo.

Il « rozzo, inhornato et basso stile » sanudiano ha vanto facile, presso di noi, delle elegane raccogliticcie del Bembo; e ci induce a concordare nel giudizio che il Sanudo stesso dava dei suoi *Diarî* ammettendo ch'essi sarebbero stati « di gran beneficio » ai posteri, di « honor grandissimo » alla Patria, e di « memoria eterna » per il loro autore.

Veramente se, ascoltando qualche umano impulso di sdegno per la sconoscenza dei contemporanei, il Sanudo avesse dato corso

al suo divisamento di interrompere la fatica dei « Diarî », noi posteri avremmo potuto esclamare: « *Mal ha fatto questui non continuar li successi et lassar l'opera imperfecta* ».

D'un'altra cosa invece non dobbiamo dolerci, cioè che l'incalzare quotidiano della sua opera di annalista abbia impedito al Sanudo di rivedere, ripulire, dirozzare e dar forma letteraria alla sua raccolta, come pur era nei suoi progetti, sembrandogli il suo stile « *rozzo inhornato et basso* » è quindi indegno di quella « *ordita et ben tessuta... historia* », vagheggiata nei suoi ideali d'umanista.

Possiamo giurare che quel calore e sapore di vita che sono la maggior attraenza dei « *Diarî* » sanudiani e che rispecchiano mirabilmente i modi e le finalità della loro compilazione, sarebbero andati completamente perduti in un rifacimento in lingua latina che, dai pochi saggi lasciatici in quella dal nostro Marino, sarebbe stato ben mediocre, od in un risciacquamento in Arno, che alla poporesca scioltezza ed agilità dei «Diarî» si sarebbe adattato, come certe vesti agghindate alle figlie del nostro popolo, fatte solo per drappeggiarsi, con insuperata eleganza, nello scialle venezianissimo.

L'uomo poi è rispecchiato fedelmente in quelle disposizioni di ultima volontà, datate del 1533, quando il Sanudo, per l'aggravarsi della malattia, dovette sospendere la compilazione dei Diarî.

Sono esse minute, precise, complete, come si addiceva all'uomo che dell'esattezza e della minuziosa ricerca aveva fatto, per lunghi anni, la sua costante norma di vita e di lavoro; e completano opportunamente la figura morale del Sanudo, quale possiamo ricostruirla attraverso i suoi « Diarî » ed i pochi documenti che a lui si riferiscono.

Modestissimo, non vuole inutili pompe funebri; desidera solo che il sepolcro « habbi dell'antico », ad attestazione del suo interessamento costante alle cose belle tramandateci dall'antichità; e di se fa questo brevissimo elogio, con sigura coscienza e senza vanterie :

« Vissi onoratamente da gentiluomo, in casa; pagai le anghe-
« rie (cioè le gravezze pubbliche) ed ho sposato due figlie. Iddio di tutto sia lodato.

Il Sanudo ingenuamente confessa pure le traversie della sua esistenza, quando si riconosce debitore di notevole somma verso una tale Anna padovana, una di quelle fantesche fedeli ed affezionate, di cui oggi si lamenta siasi smarrito il conio. Essa era stata nella casa del Sanudo più di vent'anni, con un salario di 4 e poi 6 ducati all'anno, ma non aveva protestato nè abbandonato il servizio quando il Sanudo, assillato da angustie finanziarie, non aveva potuto pagarla; ed anzi aveva fatto di più: aveva, cioè aiutato, il suo padrone col prestito (forse perchè li impegnasse) di tre anelli d'oro e di due forchette.

Particolare commovente della vita veneziana antica, quest'intima partecipazione di vecchi domestici affezionati alla vita della famiglia che li avevano accolti, che ebbe forma e dignità d'arte, ai nostri giorni, per il magistero di Giacinto Gallina, in « Peleriveci ».

L'eredità intellettuale del Sanudo comprendeva i manoscritti propri, ed altri manoscritti e libri costituenti la sua celebre Biblioteca: dei primi, tutti i volumi formanti ora i « Diarî » dovevano andare alla Signoria, che, d'accordo col Consiglio dei X, avrebbe destinato ad essi luogo adatto; e ciò in ricambio di quella tarda e magra provvigione di 150 ducati annui, con cui i Reggitori della Repubblica riuscirono ad accaparrarsi l'opera gigantesca del Sanudo, vecchio e stanco.

Egli però confida nel suo testamento la sua estrema protesta per il riconoscimento tardivo ed inadeguato della sua fatica: « Giuro a Dio », egli scrive, che quei 150 ducati annui, « sono nulla alla grandissima fatica ho auto ».

Quanto al resto, cioè agli altri manoscritti proprî od altrui, ed ai libri, il Sanudo disponeva che gli scritti di sua mano pas-

sassero al nipoté Marino di Leonardo, e gli altri venissero venduti a pubblico incanto; ma, quando egli disponeva di questo suo tesoro librario, cioè nel 1533, esso comprendeva, esclusi i manoscritti di suo qugno, circa 6500 pezzi; « *i qual mi ha costà denari assai* » soggiunge il Sanudo. Fra essi dovevano essere incunabili preziosissimi, già allora quasi irreperibili.

Suo primo intendimento sarebbe stato di poter costituire, o presso qualche Monastero o presso la libreria di San Marco, un fondo di stampati e manoscritti che rappresentasse degnamente il suo nome e rammentasse ai posteri la vigile cura posta nel raccogliere tanti cimeli; ma, sopraggiunti gli anni della vecchiaia desolata e dell'inerzia forzata, la ricca biblioteca sanudiana rappresentò per il suo paziente raccoglitore, insieme all'assegno governativo dei 150 ducati, la principale risorsa economica; e libri e manoscritti preziosi esularono ad uno ad uno dal tranquillo studio sulla fondamenta del Megio, per alimentare i quotidiani bisogni della famiglia del Sanudo.

Due anni dopo, nel 1535, il Sanudo, in un suo codicillo, annullava tutte le disposizioni riguardanti la sua biblioteca (ad eccezione, naturalmente, dei « Diarî » sui quali c' era l' ipoteca delle Repubblica) perchè nel frattempo, essa era stata dispersa, parte con vendite dirette, parte per cessioni in pagamento ai molti creditori.

La fortuna aveva voluto rimaner matrigna al Sanudo fino all' estremo, privandolo, nei suoi ultimi anni, del conforto di poter vivere fra i suoi libri, in quella atmosfera di serena pace studiosa che allo spirito del Sanudo doveva essere necessaria, come ai suoi polmoni l'aria; e costringendolo a cedere, per il tradizionale piatto di lenticchie, la fatica di tutta la sua esistenza a gente troppo affaccendata nella cosa pubblica perchè potesse aver agio di apprezzarla come sarebbe stato conveniente, e quindi molto corriva a lasciarla sfruttare, come venne sfruttata, da chi, (quale il Bembo), sapeva

di poter coprire impunemente col gran manto della solenne, austera latinità il furto continuato alla rozza, ma efficace opera sanudiana.

Però, esulati i preziosi codici ed i libri rari, raccolti con assiduo amore, lo sguardo del Sanudo vicino a spegnersi poteva posarsi con compiacimento legittimo sui molti volumi della sua quodiana fatica, che si allineavano negli scaffali dello studio modesto.

Scorrendoli collo sguardo, il paziente compilatore poteva evocare, nel silenzio della sua casa remota, uno dei più fortunosi periodi della storia veneziana, e, di riflesso, della storia europea.

Apriamoli a caso, e la Venezia ancora forte e sicura di se, fra la fine del '400 ed i primi decenni del '500, ci apparirà viva alla mente: fragore d'armi ed attività di commerci; saggezza di Consigli e parteggiamenti occulti; fervore di rinnovellamento artistico ed ardore di religiosità profonda.

Sfilano, nei « Diarî » sanudiani, i corteggi fastosi delle ambasciate, con un fruscìo di broccati e di sciamiti, con un lampeggiare di gemme e d'armi maestrevolmente ornate; vibra un'eco di paesi e di avventure lontane nei molti dispacci dalle più remote contrade dell'Oriente; mettono la nota gaia, fra le severe cure dello stato e dei commerci e la rudezza delle genti d'armi, i gentili compagni della Calza che Carpaccio ha posti al seguito della sua divina Sant'Orsola.

Tutta la multiforme vita è rispecchiata nell'opera sanudiana con sincerità ed immediatezza di espressioni, che, inconsapevolmente, raggiungono spesso non comune efficacia.

Noi avremmo desiderato solamente che il Sanudo, vissuto quando anche l'arte si rinnovellava completamente, avesse avuto l'occhio più viglie al mirabile fiore che si sviluppava sotto i suoi sguardi; avremmo desiderato che egli ci dicesse qualche cosa del misterioso Giorgione, scopritore, in arte, di nuovi mondi, e, non si fosse limitato a poche scheletriche righe, quando Tiziano lanciava nel cielo d'oro la sua Assunta trionfale.

Ma indubbiamente, quello che oggi ci meraviglia, era allora cosa d'ogni giorno, e quindi anche il Sanudo, più assorto dalle vicende politiche della città sua, non aveva lo sguardo attento alla fioritura di bellezza che sembrava spontanea nella atmosfera veneziana, dove il sogno spesso pare realizzarsi per virtù di incanto.

Ma sia perdonata al Sanudo anche questa trascuranza in virtù dei tanti meriti ugualmente acquistati presso la posterità.

Ho voluto rievocare la figura del Diarista veneziano, perchè essa mi è sempre apparsa esemplare; perchè manifesta la perfetta corrispondenza fra l'ideale e l'azione, e la completa dedizione della propria attività ad uno scopo nobilissimo, alieno da contagi di ambizione o di lucro.

La storia della città nostra, se è intessuta spesso dei più sfolgoranti eroismi, non meno spesso si giova di queste devozioni profonde dei suoi figli, senz'impeti e senza audacie, ma pazienti e tenaci; di queste abnegazioni oscure, che durano tutta la vita, senza miraggi di gloria o di ricchezze, ma per intimo affetto, che si appaga della coscienza d'un tributo portato all'edificio della sua grandezza.

E veramente Venezia era tale madre da meritare che i suoi figli migliori si sentissero a lei avvinti da una devozione che ha spesso un senso di religione, che commuove ed esalta.

Ed il Sanudo fu preso anch'esso nel vortice d'esaltazione della città trionfale; nella gara meravigliosa d'offerte che tutti le tributavano, coll'arte e coi commerci, coll'azione politica e colle armi, nei reggimenti civili e nelle ambascierie.

Era veramente la grande *Epifania* della città nostra, ed il Sanudo ha voluto aggiungersi, nel corteggio dei più che regali donatori (che hanno i nomi eterni del Bellini, di Tiziano, di Giorgione, di Carpaccio, di Veronese, di Palma, di Bembo e Navagero, di Manuzio e di cent'altri) colla sua offerta non peritura.

CRONACA DELL' ATENEO

Nella solenne adunanza di chiusura dell' anno accademico 1922-23

DISCORSO DEL PRESIDENTE LETTO IL 10 GIUGNO 1923

SIGNORI!

Anche in quest' anno, nel giorno di solennità pel nostro Istituto, il pensiero si rivolge anzitutto con profonda commozione alla memoria dei soci amatissimi, che furono cittadini eminenti, uomini di dottrina, di operosità, di dedizione al pubblico bene, strappati tutti precocemente alla vita e alla società.

Nomino:

Guglielmo Marangoni, che continuò tradizioni onoratissime nell' esercizio del Foro e in pubblici uffici, con sentimento di profonda onestà e di sincera democrazia;

Giovanni Chiggiato, la cui vita fu tragicamente spezzata nel meriggio di una attività nobilissima, spirito signorile nell' intelletto, nel sentimento, nell' azione: poeta e romanziere, agricoltore e uomo politico, ovunque e sempre retto ed elevato, pensoso del bene pubblico, fervidissimo propugnatore di italianità;

Piero Foscari, che dedicò ogni sua passione al sogno di una Italia più grande e più potente, di un Adriatico tutto mare nostro, ridonato all' antica Madre e Signora. Egli morì l' indomani che gran parte del sogno era fatta realtà, e quando gli animi dei suoi cittadini sembravano essersi rivolti a Lui, quasi per rinnovato sen-

DELLA BIBLIOTECA CIRCOLANTE DURANTE IL 1923.

31 dicembre 1923 si ebbero 515 abbonati.
dati a prestito 8769 opere.
acquistate 426 opere fra le più importanti novità li-
ane e francesi.
nmissione per la Biblioteca venne rieletta ad unani-
1924.

UBBLICHE DI STORIA VENETA.

orrente anno accademico 1922-23, il dott. *Mario Bru-*
Civico Museo Correr, aderendo all'invito della Presi-
nne il consueto Corso di Lezioni, trattando del periodo
he va « *Dalle Origini di Venezia alla guerra di Chiog-*
gli con la sua ben nota competenza e vasta dottrina, svol-
o importante periodo in un ciclo di dieci lezioni, in cui
ro esaminate e delineate in un sagace e lucido lineamen-
ico le vicende più significative.
one (27 gennaio): « Come sorge Venezia »;
one (3 febbraio): « I primi Dogi »;
one (10 febbraio): « Il dominio dell'Adriatico »;
one (17 febbraio): « Sulle vie dell'Oriente »;
one (24 febbraio): « La conquista di Bisanzio »;
one (3 marzo): « L'Impero coloniale »;
one (10 marzo): « Le lotte per la supremazia orientale »;
ione (17 marzo): « La costituzione interna »;
zione (24 marzo): « I primi acquisti in terra ferma »;
zione (31 marzo): « La civiltà veneziana dalle origini alla
ne del '300 ».
Gli iscritti alle lezioni, che seguirono regolarmente ogni sa-
alle ore 18, nella saletta Tommaseo, furono oltre una tren-
in gran parte studenti delle scuole Medie. Si presentarono
agli esami solo due studentesse.

La Commissione incaricata provvide alle prove di esame il 14 maggio e conferì: il premio Sabbadini L. 250 alla signorina Carraro Maria e il premio di L. 200 alla signorina Tositti Anna.

ASSOCIAZIONI, ISTITUTI CULTURALI E PROFESSIONALI AVENTI SEDE PRESSO L'ATENEO.

Otre ad un centinaio furono anche quest'anno le riunioni culturali, convegni scientifici e professionali tenuti nella nostra sede.

L'Ateneo dà inoltre ospitalità alle seguenti Istituzioni cittadine:

1) Associazione della Stampa Veneta;
2) Ordine dei Medici;
3) Associazione Forense;
4) Ordine dei dottori in Scienze Economiche e Commerciali;
5) Università Popolare.

CENNI NECROLOGICI

DEI SOCI EFFETTIVI DEFUNTI DURANTE IL 1923

ANITA NOB. CANAL

Si è spenta, in ancor fresca età, in una stanza del nostro civico Ospitale, il 6 dicembre 1923, fra il compianto del corpo insegnante veneziano e lo strazio dei parenti e dei numerosi estimatori.

La signorina Anita Canal, discendente di nobile famiglia veneziana, nipote di Bernardo Canal, martire a Belfiore, fu una eletta educatrice, nel senso più squisito della parola. Ella dedicò il fervido cuore e l'acuto ingegno all'educazione del popolo, alla scuola ed ai problemi ad essa inerenti e tutta la vita spese in azioni di bene ed a vantaggio della pubblica istruzione.

Insegnante, da prima, nell'Istituto Giustinian, passò poi nelle Scuole comunali di San Maurizio, reggendo le classi con rara abilità.

Superato con lode il Corso pedagogico universitario, fu nominata, per concorso, direttrice, e le Scuole « R. Michiel » e « Poerio » che la ebbero a capo, la ricordano con vivo rimpianto per la sagacia ed il fervore ch' Ella profuse in esse.

Studiosa dei problemi didattici ed educativi pubblicò in vari giornali lavori d'indole pedagogica che furono apprezzatissimi e che ottennero lodi e premi. Pubblicò anche, in duplice serie, i discorsi ch'Ella tenne a maestri e ad alunne in occasioni speciali. In ogni suo scritto si rilevano la ricca esperienza scolastica, l'acume egregio, l'originalità della trattazione.

Durante l'esodo dei venezani nelle Colonie di Rimini, Ella ebbe dal Comune l'incarico di ordinare e dirigere le scuole dei profughi e l'adempì in modo egregio, sì da meritare la medaglia d'oro dei benemeriti della pubblica istruzione.

timento di giustizia e di amore, per farlo vessillo di venezianità e duce per cittadine conquiste;

Aldo Ravà, che fu un appassionato e illuminato studioso del nostro '700, e fu pure per noi socio diligente, amoroso, che diede molto di sè al nostro Istituto;

Anna Mander Cecchetti, degna compagna dell'uomo eminente che resse con sapiente modestia il nostro Archivio di Stato, e fu essa stessa fine e dolce poetessa ed educatrice.

Mons. Ernesto Degani, insigne storico della sua Portogruaro;

Giuseppe Franchi, medico valoroso come integro e illuminato amministratore del Comune per la pubblica Igiene;

Angelo Raffaello Levi, cultore fine ed erudito di letterature straniere.

Alla memoria di questi uomini egregi, va il saluto commosso e riverente del nostro Istituto.

Il 15 gennaio 1923 compirono 300 anni dalla morte di Paolo Sarpi, avvenimento che la Repubblica, già in decadenza, ma ancora fiera di sentimento patrio e di grandezza di tradizione, annunciava al mondo attraverso parole solenni, dirette ai suoi ambasciatori.

Paolo Sarpi, che il nostro Manfroni, storico sereno, disse il più grande cittadino dei secoli di decadenza dello Stato, che i posteri consacrarono sommo politico, sommo storico, sommo fisico, Paolo Sarpi fu tale figura che la Patria, a cui diede ogni passione ed ogni sacrificio, non poteva lasciarla, nell'anno del centenario, in un silenzio immemore o codardo.

L'Ateneo assolse questo dovere, e credo, con severità e con misura.

Tre Uomini insigni, tre Maestri delle nostre Università: Camillo Manfroni, G. B. De Toni, Erminio Troilo, lo rappresenta-

rono nella sua importanza politica e storica, nel suo valore scientifico, nella portata filosofica dell'opera sua; essi mantennero la loro parola nella sfera alta e serena dell'indagine scientifica.

Un volume di scritti Sarpiani, da noi promosso, vedrà la luce entro l'anno: vi collaborarono uomini chiarissimi nella Storia, nella Filosofia, nel Diritto.

L'Ateneo aggiunse pure l'omaggio di una targa di bronzo apposta alla bella statua del Marsili, finamente disegnata da Carlo Lorenzetti.

Il Vostro Presidente ne fece pubblica consegna al Magistrato cittadino, in una semplice e austera cerimonia: l'illustre Sindaco prof. Giordano diede ad essa la solennità della sua presenza, e della sua fervida e dotta parola. Così la Città esprimeva il suo consenso alla nostra iniziativa e rinnovava l'atto di devozione e di affetto al grande Servita.

Trentadue furono le conferenze tenute per iniziativa dell'Ateneo: uomini egregi e donne elettissime portarono qui argomenti svariati di lettere, di arti, di filosofia, di scienza.

Giovanni Bertacchi, con tre lezioni su Giovanni Pascoli, completò mirabilmente il corso di poesia moderna, da lui tenuto nello scorso anno.

Dissero dottamente ed acutamente, apprezzatissimi dal pubblico nostro, il prof. Lazzari di Lodovico Ariosto, la prof. Fano di Arturo Graf.

Il chiaro prof. Pelli e l'on. Mancini parlarono di due elette anime di poeta: Giosuè Borsi e Giovanni Marradi. E Mario Vianello-Chiodo ci fece conoscere da vicino, con fine interpretazione, il poeta americano della libertà: Walt Whitmann.

Luigi Valli espose la nuova dottrina Pascoliana sul fondamentale simbolo dantesco dell'aquila e della Croce, dottrina da

lui stesso, con fervore di convinzione e grande calore di eloquenza, sostenuta ed estesa a significato e direttiva fondamentale di interpretazione di tutta la Commedia.

Virgilio Pezzini disse con grande semplicità e con schietto calore, una serie di poesie sue, improntate tutte a spontanea e dolce sentimentalità.

Giuseppe Fiocco, in due lezioni trattò da par suo della pittura Veneziana del 600.

Cesare Musatti, nestore caro ed amato fra i soci nostri, erudito, arguto, brioso storico del Teatro, parlò di *scene, autori e spettatori del fu Teatro di San Samuele.*

Emilio Bodrero, maestro di Filosofia dell'Ateneo Padovano, ricercò elementi psicologici del tramonto della nuova generazione e dell'aurora della nuova.

Di argomenti storici trattarono: il generale Carlo Pagani, che la sua operosa vecchiezza, fervida più che mai di amore patrio, dedica alla Storia del nostro risorgimento, e svolse tra noi il primo sorgere del grande movimento politico, e l'epopea Veneziana del 48-49; il prof. Carlo Anti che trattò brillantemente di Rodi, e dell'assedio del 1522.

Trattarono argomenti di interesse igienico:

Guido Vivante che colla consueta dottrina e il consueto brio parlò della cocaina e dei cocainomani;

La dottoressa Elena Fambri (figlia di Paulo, nome particolarmente caro a Venezia e all'Ateneo), che portò una nota di caldo entusiasmo a difesa e incremento della lotta igienica paesana;

Il Senatore Edoardo Maragliano che seppe dare forma popolare alla dottrina ed ai metodi della sua vaccinazione antitubercolare;

Nicola Yorga, eminente statista Rumeno, e eminente storico, amantissimo e studiosissimo di Venezia nostra, che in due confe-

renze, lucide e interessanti oltre ogni dire, trattò delle condizioni attuali della Rumenia, nel rinnovato assetto balcanico.

Dietro invito dell'Ateneo, desideroso di proseguire nella trattazione organica di argomenti sia colturali che di alti interessi cittadini, Gino Damerini tratto in cinque conferenze del teatro italiano contemporaneo, profondendo la sua intima conoscenza storica e psicologica delle vicende di esso, l'acutezza di critico abituato da lunga data a illuminare il pubblico sul valore e il significato della produzione teatrale nella sua evoluzione quotidiana, la nettezza e la verità del linguaggio che suole in lui dare al pensiero plasticità e forza.

Pure per nostro invito, il prof. Gino Luzzatto, il comm. Giuseppe Fusinato e il comm. Leopoldo Carraro, ci diedero un ciclo di letture sul retroterra del porto di Venezia, sviscerando colla singolare loro competenza, sotto ogni lato: storico, geografico, commerciale, un argmento di vitale importanza per la città nostra, nucleo di ogni sua futura attività, e ricchezza e grandezza. Fu nostro compiacimento di cittadini il constatare come uomini, partiti da preparazioni diverse, fors'anche da convincimenti tecnici e dottrinari diversi, abbiano collimato nella posizione definitiva del problema — prima condizione perchè esso trovi in avvenire una soluzione adeguata.

A tutti questi soci chiarissimi, che risposero con tanto amore e con tanta competenza al nostro invito, esprimo ancora la viva riconoscenza dell'Ateneo.

La nostra sala ospitò anche quest'anno alte e importanti manifestazioni culturali, promosse da istituzioni estranee a noi: una fra tutte desidero ricordare, perchè prevenne un'iniziativa nostra, ed ebbe perciò il nostro pieno e cordiale consenso, e perchè ebbe ad oratore un nostro chiaro socio: voglio dire la commemorazione di Alessandro Manzoni, in una ricorrenza che l'Italia tutta volle esaltare, e che ebbe qui degno illustratore in Fede-

rico Pellegrini, antico e fervido ammiratore della figura, della fede, dell'arte Manzoniana.

Il corso di Storia Veneta abbracciò le origini e il periodo di grande splendore militare e politico che va a tutto il 1300: fu tenuto anche quest'anno dal nostro chiaro consocio dott. Mario Brunetti, che fu, come sempre, Maestro dotto e coscienzioso. Se furono scarsi i candidati all'esame, essi compensarono il Maestro e noi, dimostrando la intellligente e approfondita preparazione.

L'opera di diffusione popolare della nostra Storia fu assunta quest'anno anche dal giovane Circolo di Coltura Veneta che sorse animato da generosi sentimenti di amor patrio e che cercò, con cortese deferenza, consensi ed accordi col nostro Ateneo. Plaudo all'opera sua, non senza augurarmi che questa alta finalità, della dffusione di una Storia, che è gloria di questa nostra terra, ed è insieme fulgida gloria italica, sia ricercata attraverso una maggior concentrazione di sforzi verso la Cattedra nostra di vecchia ed illustre tradizione, a cui vorremmo fossero spronati ad accorrere i giovani, da ogni parte e di ogni classe, perchè non rimanga infeconda una così gran luce, che oggi e sempre dovrebbe esaltare i loro spiriti verso una rinnovata grandezza della Patria

Perciò confido nell'opera persuasiva del nuovo Circolo, come confido nella parola dei chiari Maestri delle Scuole medie, ai quali oso rivolgermi ancora una volta, affinchè, attraverso anche i loro incitamenti, negli anni venturi il Corso di Storia Veneta ottenga più largo concorso, attinto specialmente fra i giovani: fra i giovani di ogni classe, di ogni condizione, di ogni preparazione, poichè le pagine di quella Storia meravigliosa son lì a dimostrare che tutte le classi furono fattrici e partecipi di così grande gloria, e su tutte deve esercitarsi il fascino di memorie e di affetti che balza da essa, il monito di quell'austerità di pro-

positi, di quella ordinata vita civile, di quella devozione alla Patria, da cui Venezia trasse una vita secolare emulà della grandezza Romana!

La biblioteca circolante continua nella sua ascesa modesta ma progressiva.

Conta circa 250 soci, coi quali essa basta alle tenui necessità della sua gestione e ad un modesto incremento: 8000 volumi furono dati a prestito in questo primo anno.

Ben altre cifre dovrà raggiungere se l'amore ed il bisogno del libro riuscirà ad imporsi. Frattanto le cifre che Vi ho esposto, significative se teniamo conto dell'abituale apatia del nostro pubblico e della lentezza con cui una nuova iniziativa suole affermarsi presso di esso, bastano, io credo, a dimostrare che essa ha risposto ad un reale bisogno della coltura cittadina.

Debbo anche quest'anno ringraziare le Signore elettissime, professoresse Fano, Lorenzetti, Pezzè-Pascolato, e i dottori Brunetti e Tumiati, che vi apportarono incessantemente tutto il loro affetto e il loro zelo illuminato.

La scelta dei nuovi volumi, ad essi affidaa, aumenta ogni dì il pregio della piccola biblioteca e ne rende più sicuro quell'indirizzo che l'Ateneo ha voluto assegnarle sin dall'origine.

E grazie permettete pure ch'io dica a questo eletto pubblico nostro, che costantemente ha affollato la nostra sala, così rendendo a noi dolci le modeste fatiche, e porgendo al sapere e all'eloquenza degli oratori il compenso più gradito.

Anche quest'anno, fedeli fra tutti furono gentili figure di donne e teste brizzolate benevole!

I giovani sono lontani da noi!

Perchè? Condannano essi tacitamente l'opera nostra?

Porta questa in sè stessa le ragioni per cui solo è amata

dallo spirito mite e dolce della donna, o da chi, passato il meriggio della vita, non ricerca che il raccoglimento pensoso, lontano dalle quotidiane battaglie, lontano così dalle ansie come dalle fervide lusinghe della vita?

Problema modesto come è modesto quest'ambito in cui sorge, ma grave per noi a cui suona come un dovere il foggiare di anno in anno questo strumento di educazione cittadina, per noi che pur vediamo nella gioventù l'oggetto di ogni palpito nostro di educatori, che sentiamo compendiarsi in essa l'orgoglio e la speranza di ogni generazione, e, che per essa sopratutto, dobbiamo e vogliamo spargere ogni sana semente.

Eppure qui nell'udir fluire da questa cattedra tanta dottrina, e così varia e così nuova, e spesso così fervida di intelletto d'amore, avemmo tante volte la sensazione ch'è proprio la vita, la vita più alta dello spirito, ma vita vera e forte e in un *divenire* incessante, quella che si trasporta qua entro, riverbero di quel grande movimento degli intelletti che è la forza recondita, ma possente, delle nazioni, riverbero di quel lavorio che può apparire angusto o smorto, finchè, racchiuso nell'ambito di un laboratorio o svolgentesi tra le carte polverose di un archivio, o sorgente nella solitudine dello spirito di un artista o di un pensatore, non costituisce che il palpito, e spesso il tormentoso palpito, di un uomo; ma diventa d'improvviso luce e beneficio di folle, quando la parola, divino strumento di comunicazione tra le anime, ne dischiude loro il segreto!

E malgrado ciò, i giovani non ci seguono!; e questo è l'assillo dell'opera nostra!

I giovani sono tutti presi ancora dalla vita esteriore, che non ha cessato di svolgersi con ritmo violento, così da avvincere con passione esclusiva i loro animi!

E frattanto, l'opera loro ha pervaso e trasformato la vita del Paese. E qui, dove scompare ogni preoccupazione politica del-

l'istante, dove deve esser costante lo sforzo a prevenire la serena visione della Storia, per cogliere degli avvenimenti la linea essenziale, traendone il significato ideale, e spogliandoli di ciò che le inferiori passioni vi aggiungono di contingente e transitorio, qui in quest'opera nuova non vediamo che il sentimento della Patria, che ha travolto ancora una volta gli spiriti e le volontà, che ancora una volta ha dominato le anime e gli avvenimenti, e si è sforzato a dar la sua impronta all'epoca storica che volge.

Ma chi osserva, amando e trepidando, anche nel rinverdire possente e travolgente del sentimento di patria, guarda, sospeso, a queste oscillazioni dell'animo delle masse.

Ondeggiante tra le maggiori idealità e ciò che di meno puro esso racchiude, sospeso tra i limiti estremi di ogni passione sociale e politica, vedemmo il nostro popolo, sotto gli occhi nostri, nel volgere di pochi anni, dall'ebbrezza e dalla fierezza di un proposito gigantesco di lotta, cadere nel disordine folle di una rotta senza sconfitta, e poi in pochi mesi rialzarsi alla gloria delle due più grandi vittorie della sua storia, e da esse volgersi a due anni di disfattismo sciagurato e folle, e poi ancora da quelli accingersi allo sforzo poderoso ed eroico su sè stesso, per tornare a coscienza e a propositi di nazione! In sette anni, tre volte l'anima di un popolo si vide esaltata al parossismo di una passione fiera e degna, due volte affacciarsi all'abisso della dissoluzione!

La storia dirà quali elementi di ambiente mondiale determinarono tra noi e tra gli altri questi squilibri quasi catastrofici e dirà quali elementi, tutti nostri, li resero fra noi più frequenti e più gravi.

Ma frattanto, chi non ne vede il pericolo? La collettività è come l'individuo: Se il corpo è sano, grande è la sua attitudine ad adattarsi a sbalzi di climi, a varietà di fatiche, a improvvisità di emozioni: grande è questo suo adattamento, ma non infinito. Nè l'uomo nè un popolo possono scherzare impunemente

coll'equilibrio della loro compagine, che quanto più è alta, tanto più è complessa e delicata, che ha una elasticità, ch'è ampia e resistente, ma che richiede i lunghi riposi, indispensabili alla materia viva, e ristorano perfino la materia che chiamiamo bruta, perchè ha un'anima che ci sfugge.

Trapassi violenti ed universali nello stato d'animo d'un popolo, succedentisi senza tregua, ne minacciano sordamente la compagine morale, come ne minano l'ordine economico e la saldezza politica.

Come per l'individuo, così pei popoli occorre la tempera che attutisca la mobilità degli spiriti, la rapidità così nell'accensione che nello sconforto, la sproporzione tra l'altezza delle finalità, e la coscienza e volontà di sacrificio ch'esse richiedono.

Non sarà giammai vastità di territorio, o fecondità di popolazione, o potenza di alleanze, o fortuna di eventi, che ridia all'Italia la grandezza romana!

La riavrà il giorno che domini sulle sue anime, colla fierezza del passato, la dirittura morale, la coerenza e la tenacia, in cui domini la coscienza del dovere fino al sacrificio, fino alla morte, virtù che anche oggi è ricca tra i singoli, che vedemmo, in istanti di tragiche necessità, divenir retaggio e passione di popolo, ma che alla fortuna della Patria, occorre che, da fiamma divoratrice di un giorno, diventi consuetudine quotidiana, abito mentale degli individui, disciplina della nazione!

La nuovissima Storia ha ridato valore alle forze più eccelse dei singoli, e si è avviata nuovamente ad interpretazioni che già parevano superate, al concetto che lo spirito di Carlyle aveva scolpito, degli eroi, plasmatori dei popoli, e fabbricatori della loro Storia.

E ciò sia, nel bene della Patria!

Ma se la storia deve esser ancora una volta il succedersi delle gesta degli eroi, o di chi, secondo il concetto di Carlyle, ne rap-

presenta l'essenza, la fortuna della Patria domanda che l'opera loro sia costruita su quel granito, che solo può renderla grande e duratura: l'elevamento morale della nazione!

Solo così potè avvenire la nostra risurrezione politica! L'opera immane fu compiuta in cento anni: ma gli oscuri martiri del '20, ma il presagio fatidico dei primi profeti della Patria, avrebbero richiesto ben più lungo corso di secoli perchè si compiesse il prodigio, se l'anima del popolo non avesse risposto a quei palpiti.

Come allora, così oggi il richiamo violento alle assolute necessità della Patria, fu intuito ed azione di pochi, a cui la Patria serberà riconoscenza perenne. Ma la salvezza definitiva di essa, ma l'ascensione della sua potenza, della sua ricchezza, della sua felicità, l'ascensione di ciò che di grande e di immortale ne costituisce l'anima, tutto ciò è ancor oggi legato alla assidua ricostruzione di tutti gli spiriti!

Lavoriamo, ognuno nel nostro campo, affinchè essi ascendano nella fede nell'onestà, nella fede nel proprio lavoro, nella fede nella Patria: nella Patria che è tradizione e avvenire, orgoglio e speranza, sintesi di ogni bene nostro e delle generazioni che verranno!

ATTIVITA' DELL' ATENEO

NELL' ANNO ACCADEMICO 1922-23

CONFERENZE, COMMEMORAZIONI, BIBLIOTECA CIRCOLANTE, INIZIATIVE VARIE

CONFERENZE

L' Ateneo iniziò la sua attività accademica con la ripresa da parte del prof. Giovanni Bertacchi, nostro socio corrispondente, del Corso delle sue lezioni sulla « Lirica contemporanea », interrotte l' anno precedente. L' illustre maestro tenne la sua prima lezione il 9 dicembre 1922, iniziando la trattazione sulla « *Lirica di Giovanni Pascoli* ».

Seguirono poi nel corso dell' anno, che venne chiuso nella riunione solenne del 10 giugno 1923, le seguenti conferenze di argomento vario:

Anno 1922:

9, 12, 16 dicembre - Prof. Giovanni Bertacchi: « L'opera poetica di Giovanni Pascoli » (tre lezioni).

22 dicembre - Prof. Amedeo Pelli: « La vita e l'anima di Giosuè Borsi ».

Anno 1923:

5 gennaio - Dott. Cesare Musatti: « Scene, autori e spettatori di un teatro che non c'è più ».

10 gennaio - Prof. Alfonso Lazzari: « Ludovico Ariosto: l'uomo e il poeta ».

13 gennaio - Prof. Guido Vivante: « Cocaina e cocainomani ».

26 gennaio - Prof. Nicola Jorga: « La Rumenia e i torbidi orientali (con proiezioni).

31 gennaio - Dott.ª Elena Fambri: « Volgarizziamo ».

4 febbraio - Prof. Carlo Anti: « Rodi e l'assedio del 1522 » (con proiezioni).

6 febbraio - Gen. Carlo Pagani: « Come è nata l'Italia ».

14 e 20 febbraio - Prof. Giuseppe Fiocco: « La pittura veneziana del Seicento: Bernardo Strozzi, Domenico Feti, Giovanni Lys » (due lezioni con proiezioni).

27 febbraio - Prof. Augusto Mancini: « Giovanni Marradi ».

6 marzo - Prof. Emilio Brodrero: « Il tramonto della vecchia generazione e l'aurora della nuova ».

13 marzo - Prof.ª Amelia Fano: « La poesia di Arturo Graf ».

22 marzo - Gen. Carlo Pagani: « Venezia nel 1848-49 ».

10 aprile - Avv. Mario Vianello-Chiodo: « Walt Withmann ».

12 aprile - Sen. Edoardo Maragliano: « Le nuove armi apprestate dalla scienza contro la tubercolosi ». »

15 maggio - Prof. Luigi Valli: « Il grande segreto di Dante ».

10 giugno - Chiusura dell'Anno Accademico e distribuzione dei premi del Corso di Storia Veneta. — Dott. Mario Brunetti: « Un romanzo nelle Carceri del Palazzo Ducale ».

III. Centennario di Fra Paolo Sarpi.

Nell'assemblea del Corpo Accademico del 15 gennaio 1922, venne deliberato, su proposta della Presidenza, che il terzo centenario della morte di Fra Paolo Sarpi venisse celebrato ed onorato per iniziativa dell' Ateneo, con quella serietà e dignità di forma che richiedevano la grandezza dell'Uomo e la data che si intendeva rievocare.

Affidato alla Presidenza l'incarico di concretare la forma e la modalità di tale celebrazione, essa, ottenuta l'adesione del Comune di Venezia, che deliberava di partecipare a tali onoranze, eletto un piccolo comitato di soci presieduto dal presidente dell'Ateneo prof. G. Jona, assistito da! segretario dott. Mario Brunetti, stabilì di invitare eminenti studiosi a parlare in un breve ciclo di conferenze, della varia attività sociale, filosofica, scien-

tifica del grande Padre Servita ; di promuovere la pubblicazione di un volume di Studi Sarpiani ; di apporre sul monumento di Fra Paolo Sarpi in campo S. Fosca, una targa di bronzo a ricordo di tale data.

La mattina del 15 gennaio 1923 il presidente dell'Ateneo alla presenza di molti soci, di numerosi allievi di Istituti scolastici e di popolo adunato intorno alla statua del Padre Servita, consegnava con opportune parole al Sindaco prof. Davide Giordano la targa infissa sul monumento, che la accoglieva in nome del Comune.

La targa in bronzo, opera offerta dal socio prof. Carlo Lorenzetti, reca fra rami di alloro la seguente iscrizione:

VENEZIA
AVSPICE L'ATENEO VENETO
A FRA PAOLO SARPI
NEL III CENTENARIO DELLA SVA MORTE

Nel pomeriggio dello stesso giorno, nella grande sala Napoleonica dell'appartamento d'onore del Comune in Piazza S. Marco, alla presenza delle autorità cittadine e di gran pubblico, il prof. Camillo Manfroni rievocò la « Figura storica di Fra Paolo Sarpi ».

A questa prima commemorazione seguirono altre due conferenze nella sala maggiore dell'Ateneo Veneto:

22 gennaio - Prof. Gio. Batta De Toni: « Il pensiero scientifico di Fra Paolo Sarpi » ;

29 gennaio - Prof. Erminio Troilo: « Il pensiero filosofico di Fra Paolo Sarpi ».

Tutte e tre queste conferenze, studi originali e notevoli di chiari studiosi, furono pubblicate insieme ad altre ricerche importanti su vicende ed avvenimenti di soggetto sarpiano, dei professori Biagio Brugi, Antonio Battistella, Roberto Cessi e Mario Brunetti, nel volume di Studi Sarpiani testè pubblicato.

CORSO DI LEZIONI SUL « TEATRO MODERNO CONTEMPORANEO ».

In continuazione del ciclo di lezioni iniziato l'anno scorso sulla « Cultura italiana del XIX secolo », fu invitato il socio Gino Damerini a svolgere in un ciclo di cinque lezioni, l'illustrazione del « Teatro italiano dell'800 fino ai nostri giorni ». Gino Damerini, noto ed apprezzato studioso del nostro teatro, espose in forma vivace ed attraente con lucida ed acuta penetrazione di critico, l'interessante argomento, seguito con attenzione sempre crescente da un pubblico fedele ed affollato:

16 febbraio: « Paolo Ferrari, il Torelli e l'eredità del loro tempo »;
23 febbraio: « Cossa e il Teatro Romantico fino a Giacosa » ;
9 marzo: « La Rivoluzione verista ed il teatro borghese fino ai nostri giorni » ;
16 marzo: « Il Teatro di Poesia: D'Annunzio, Benelli, i minori» ;
23 marzo: « La cabala del grottesco e il teatro dei cerebrali ».

PROBLEMA DI INTERESSE CITTADINO.

Argomento di palpitante attualità e di alto interesse nella vita cittadina, in queso periodo di ricostruzione economica e commerciale del dopo guerra, si presenta il problema che accoglie ed assomma tutte le varie questioni inerenti al nostro porto, ai suoi traffici, sia marittimi che fluviali, ed al suo retroterra. A trattare tali aspetti del complesso e fondamentale problema cittadino, furono invitati soci che particolarmente profondi per studi, per competenza personale, trattarono con ampiezza e con sagacia i vari temi inerenti al grave problema cittadino. Tre furono le conferenze:

11 marzo - Prof. Gino Luzzato: « Il Porto di Venezia e il suo retroterra » (pubblicata in questo volume a pag. 5) ;
1 maggio - Dott. Giuseppe Fusinato: « Il Danubio e la funzione economico-politica dell'Adriatico » (pubblicata in questo volume a pag. 21) ;

2 maggio - Ing. Leopoldo Carraro: « La navigazione fluviale in relazione al Porto di Venezia » (pubblicata in Rivista mensile del Comune di Venezia, 1923).

Relazione presentata alla Presidenza dell'Ateneo dalla Commissione della Biblioteca circolante.

La Biblioteca Circolante Moderna, sorta con lo scopo di diffondere l'amore per il libro fra persone di media cultura, alla fine del primo anno di sua gestione ha dato garanzia di stabilità e continuità così da lasciar sperare che questa istituzione, desiderata dalla Presidenza ed attuata con fiducia ed attività dalla Commissione ad essa preposta, possa, se sorretta, specialmente dalla simpatia dei soci, continuare nella sua via ed ottenere sempre maggior incremento.

La Commissione nell'iniziare il suo lavoro, ebbe come primo stanziamento un fondo di L. 15.000 adoperate come spese d'impianto, di acquisto e legatura libri, a cui si aggiunsero L. 500, offerte dalla Cassa di Risparmio. Si aprì al pubblico il 5 giugno 1922 e la Commissione si adoperò attivamente per mezzo di annunci sui giornali, di cartelli reclame, ed opera persuasiva presso amici e conoscenti, a rendere nota al pubblico questa nuova attività del Veneto Ateneo affinchè anche in Venezia potesse vivere e prosperare questo mezzo di diffusione della cultura, mezzo che in quasi tutti tutti i centri d'Italia, già da parecchi anni prospera e si moltiplica con visibile interesse della cittadinanza.

Gli abbonati alla fine del primo mese avevano già raggiunto il centinaio, con una media giornaliera di circa 30 prestiti.

La Commissione si preoccupa costantemente di essere, per lo acquisto dei libri, al corrente con le ultime pubblicazioni librarie italiane e francesi, sempre cercando che esse rispondano, per quanto è possibile, a criteri artistici e letterari. Speciali facilitazioni per abbonamenti estivi si sono escogitati per la scorsa estate ed anche per questa in corso, affinchè gli abbonati, allontanan-

dosi dalla città possano avere la possibilità di continuare ad usufruire della Biblioteca Circolante, venendo così a soddisfare ad un vivo loro desiderio.

Dopo lo stanziamento iniziale di L. 15.000 e le L. 500 della Cassa di Risparmio, la Biblioteca in questo suo primo anno di vita, ha potuto quasi completamente bastare a sè stessa con le quote di abbonamento, eccezion fatta di L. 392.80 che il Comitato per il Centenario dantesco ha gentilmente offerto quale residuo introiti del ciclo di conferenze da esso promosso, e L. 500 pervenute nel gennaio 1923 dalla Cassa di Risparmio, quale annuale offerta a beneficio dell'incremento della nostra Biblioteca. La Commissione per aderire alle vive richieste dei soci, ha anche atteso alla pubblicazione del Catalogo di tutti gli acquisti librari, catalogo che viene semestralmente aggiornato, ed ormai le opere acquistate hanno superato il terzo migliaio. Trecento sono a tutt'oggi i soci della Biblioteca Circolante ; non certo molti in confronto della popolazione colta della nostra città ; questo è il rammarico della Commissione, la quale se con il ricavato dagli abbonamenti spera di poter provvedere al completo andamento della Biblioteca, si augura tuttavia e tenta con ogni mezzo, che questo numero abbia ad aumentare così che questa istituzione, sorretta dal favore di maggior pubblico e con maggior larghezza di mezzi, ancor più adeguatamente possa rispondere agli scopi per cui è sorta ; e speciale invito rivolge ai consoci affinchè *tutti* si associno alla Biblioteca Circolante e facciano attiva propaganda presso amici e conoscenti per la diffusione dell'idea cui la Biblioteca deve la sua ragione di vita.

La Commissione

Dott. Mario Brunetti — Prof.ª Amelia Fano — Dott.ª Maria Lorenzetti - Ciartoso — Prof.ª Maria Pezzè - Pascolato — Dott. Corrado Tumiati.

Venezia, 12 luglio 1923.

ANDAMENTO DELLA BIBLIOTECA CIRCOLANTE DURANTE IL 1923.

A tutto 31 dicembre 1923 si ebbero 515 abbonati.

Furono dati a prestito 8769 opere.

Furono acquistate 426 opere fra le più importanti novità librarie italiane e francesi.

La Commissione per la Biblioteca venne rieletta ad unanimità per il 1924.

LEZIONI PUBBLICHE DI STORIA VENETA.

Nel corrente anno accademico 1922-23, il dott. *Mario Brunetti* del Civico Museo Correr, aderendo all'invito della Presidenza, tenne il consueto Corso di Lezioni, trattando del periodo storico che va « *Dalle Origini di Venezia alla guerra di Chioggia* ». Egli con la sua ben nota competenza e vasta dottrina, svolse questo importante periodo in un ciclo di dieci lezioni, in cui apparvero esaminate e delineate in un sagace e lucido lineamento sintetico le vicende più significative.

1ª lezione (27 gennaio): « Come sorge Venezia » ;
2ª lezione (3 febbraio): « I primi Dogi » ;
3ª lezione (10 febbraio): « Il dominio dell'Adriatico » ;
4ª lezione (17 febbraio): « Sulle vie dell'Oriente » ;
5ª lezione (24 febbraio): « La conquista di Bisanzio » ;
6ª lezione (3 marzo): « L'Impero coloniale » ;
7ª lezione (10 marzo): « Le lotte per la supremazia orientale » ;
8ª lezione (17 marzo): « La costituzione interna » ;
9ª lezione (24 marzo): « I primi acquisti in terra ferma » ;
10ª lezione (31 marzo): « La civiltà veneziana dalle origini alla fine del '300 ».

Gli iscritti alle lezioni, che seguirono regolarmente ogni sabato alle ore 18, nella saletta Tommaseo, furono oltre una trentina, in gran parte studenti delle scuole Medie. Si presentarono però agli esami solo due studentesse.

La Commissione incaricata provvide alle prove di esame il 14 maggio e conferì: il premio Sabbadini (L. 250) alla signorina Carraro Maria e il premio di L. 200 alla signorina Tositti Anna.

Associazioni, Istituti culturali e professionali aventi sede presso l'Ateneo.

Otre ad un centinaio furono anche quest'anno le riunioni culturali, convegni scientifici e professionali tenuti nella nostra sede.

L'Ateneo dà inoltre ospitalità alle seguenti Istituzioni cittadine:

1) Associazione della Stampa Veneta;
2) Ordine dei Medici;
3) Associazione Forense;
4) Ordine dei dottori in Scienze Economiche e Commerciali;
5) Università Popolare.

CENNI NECROLOGICI

DEI SOCI EFFETTIVI DEFUNTI DURANTE IL 1923

ANITA NOB. CANAL

Si è spenta, in ancor fresca età, in una stanza del nostro civico Ospitale, il 6 dicembre 1923, fra il compianto del corpo insegnante veneziano e lo strazio dei parenti e dei numerosi estimatori.

La signorina Anita Canal, discendente di nobile famiglia veneziana, nipote di Bernardo Canal, martire a Belfiore, fu una eletta educatrice, nel senso più squisito della parola. Ella dedicò il fervido cuore e l'acuto ingegno all'educazione del popolo, alla scuola ed ai problemi ad essa inerenti e tutta la vita spese in azioni di bene ed a vantaggio della pubblica istruzione.

Insegnante, da prima, nell'Istituto Giustinian, passò poi nelle Scuole comunali di San Maurizio, reggendo le classi con rara abilità.

Superato con lode il Corso pedagogico universitario, fu nominata, per concorso, direttrice, e le Scuole « R. Michiel » e « Poerio » che la ebbero a capo, la ricordano con vivo rimpianto per la sagacia ed il fervore ch' Ella profuse in esse.

Studiosa dei problemi didattici ed educativi pubblicò in vari giornali lavori d'indole pedagogica che furono apprezzatissimi e che ottennero lodi e premi. Pubblicò anche, in duplice serie, i discorsi ch'Ella tenne a maestri e ad alunne in occasioni speciali. In ogni suo scritto si rilevano la ricca esperienza scolastica, l'acume egregio, l'originalità della trattazione.

Durante l'esodo dei venezani nelle Colonie di Rimini, Ella ebbe dal Comune l'incarico di ordinare e dirigere le scuole dei profughi e l'adempì in modo egregio, sì da meritare la medaglia d'oro dei benemeriti della pubblica istruzione.

Altre benemerenze e distinzioni ottenne, perchè non limitò la sua azione nella scuola, ma la estese a molte opere integrative della funzione scolastica.

Fece parte della Società contro la tubercolosi, del Comitato di Assistenza Civile; coordinò la Casa del Soldato e diresse con amore la Colonia montanina « Venetiae »; istituì scuole per adulte e scuole di lavoro. Il Suo consiglio fu sempre apprezzato nelle associazioni magistrali e in ispecie in quella dei direttori didattici. Portò in ogni sua iniziativa un fervore instancato e una nota di signorile distinzione che la caratterizzava e la rendeva ammirata e stimata.

Il ricordo della Sua figura e del bene profuso nelle scuole e in tante anime durerà a lungo.

L'Ateneo invia alla memoria della signorina Anita Canal il suo commosso saluto.

E. Bogno.

BIBLIOGRAFIA

Discorsi (Raccolta prima). - C. Ferrari, Venezia.
Discorsi (Raccolta seconda). - C .Ferarri, Venezia.
Dei limiti della conformità nell'opera educativa. - Vallardi, Milano.
L'insegnamento della Storia nelle scuole elementari. - « Corriere delle Maestre ».
L'insegnamento della grammatica. - « Nuovo Istitutore ».
I premi nella scuola elementare. - « Nuovo Istitutore ».
Il lavoro nella scuola elementare. - « Nuovo Istitutore ».
I ripetenti e gli apatici. - « Nuovo Istitutore ».
Novelle e racconti per ragazzi. - « Domenica dei Fanciulli ».
Articoli vari.

GIOVANNI CHIGGIATO (1875-1923)

Giovanni Chiggiato esordì uomo di lettere e poeta: fu della pleiade giovanile sbocciata nella scia della grande parabola dannunziana, ma portò sempre, nello *stile*, ch'era in quegli anni il segno della fatica comune, una vena fresca immediata e sincera di inspirazione e di commozione.

Dopo le « Rime Dolenti », che fu il suo primo saggio, si affermò già maturo con le « Canzoni all'Amata », dedicate a Colei che doveva essere e fu l'alta compagna della sua vita per tutta la vita, e la « Fonte Ignota », l'ultimo canzoniere, prima che le cure pubbliche assorbissero interamente la grande attività del giovane poeta.

Nella prosa fece prove notevoli con alcune novelle, disseminate qua e là per le maggiori riviste, e con il « Figlio Vostro », un romanzo che fu molto letto e conseguì, saranno forse quindici anni, il premio della società romana degli Autori.

Ma ben presto i richiami dell'azione dovevano strappare Giovanni Chiggiato alla cura dilettosa delle predilette fatiche. Eletto giovanissimo presidente della nostra Deputazione Provinciale, dedicò un decennio di intenso lavoro all'importante ufficio, con plauso unanime dell'opera, tanto più fattiva ed ingente quanto più discreta e aliena dalle esibizioni stucchevoli che oggi si concedono assai modesti operai della cosa pubblica.

Presidente per molti anni della Dante Alighieri, vice presidente e presidente della Sezione di Venezia del Club Alpino Italiano, e membro centrale di quel sodalizio; socio del nostro Ateneo, membro e collaboratore attivo e presente di innumerevoli iniziative ed imprese di pubblico bene, di igiene, di incremento, di progresso sociale, neanche i suoi amici più stretti e più antichi sapevano sicuramente e precisamente per quanti rivi palesi e nascosti si diramasse l'attività mirabile e prodigata dell'Uomo.

Deputato al Parlamento, vi fu difensore animoso della parte

nazionale e della sua provincia, a cui aveva dedicato, si può dire, tutto sè stesso; vi ebbe un incarico di segnalata responsabilità (fu relatore del progetto di legge per la riforma burocratica) e lo assolse con fermo, coraggioso, meditato equilibrio.

Fece il suo dovere durante la guerra, della cui necessità egli non dubitò mai, come non dubitò mai della vittoria finale, coerente, anche così, a quel profondo ottimismo, a quella sua vitalità lieta che era fatta di salute morale e di operosità creatrice.

Caduto anzitempo, per una disgrazia fortuita e crudele, lasciò davvero un gran vuoto, e un rimpianto profondo che dura.

ALBERTO MUSATTI.

PIERO FOSCARI (1865-1923)

Non è nostro compito o proposito riassumere in queste brevi linee la biografia di Pietro Foscari e tracciare i segni maggiori della sua vita di marinaio e di uomo politico.

Certo si può dire che dalla sua vita del tempo più giovane, trascorsa sui mari e sul Mare Nostro, Egli abbia derivato la inspirazione essenziale di tutta la sua azione futura.

Pubblicista, consigliere comunale, consigliere provinciale, deputato al Parlamento, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Colonie, Egli continuò sempre, inflessibilmente la sua via diritta e animosa.

Per quella via, che era la grande strada maestra della politica nazionale e imperiale, si può dire che Egli si mettesse solo o quasi solo, trent'anno or sono, nei tempi più ciechi e chiusi della vita italiana; cosicchè, formatosi nel 1910, intorno a Enrico Corradini, il primo nucleo della Associazione Nazionalista, Piero Foscari vi ebbe subito luogo e autorità di veterano, e alla Camera dei Deputati, con Luigi Federzoni, portò egli per primo la voce e la passione della rinnovata coscienza della Patria.

Al centro e al cuore di questa fiera animazione politica, Piero Foscari portava, come una ferita attiva, l'irredentismo adriatico, sicchè a Trieste, e in ogni città e in ogni minor borgo dell'Istria e della Dalmazia, la figura e il nome di Piero Foscari erano domestici ed onorati come quelli del più fidato assertore, e quasi ambasciatore spirituale nel Regno delle terre anelanti.

A quell'ideale Piero Foscari fu fisso, anche quando non se ne poteva fare propaganda e professione che non fosse di atti da parer dissennati, come quando, in pieno fiore della Triplice Alleanza, Piero Foscari trovò modo di far consegnare al Ministro austriaco, ospite nostro all'Albergo Danieli, l'elenco degli aderenti a una manifestazione di protesta — naturalmente proibita — contro i fatti di Innsbruck.

Allora parve quella una mossa degna di un don Chisciotte grossolano, e offensiva del più elementare galateo dell'ospitalità; ma non era, come ogni altro suo atto, che una affermazione incontenibile, da proiettar nel futuro.

Come fu segno e pegno del suo amore, sempre vivo e fresco all'avvenire della patria, la cura ch'ei pose sempre, generosa e amorosa, ad ogni iniziativa veneziana per l'educazione navale e sportiva dei giovani, futuri soldati e marinai sotto il tricolore.

E l'ideazione, in gran parte sua, del nuovo porto ai Botteninghi non ebbe altro impulso se non del pensiero di una Venezia navale, porto ed emporio adriatico dell'Italia più grande, rifatta signora delle sue acque secolari, che fu il sogno di tutta la vita di Piero Foscari, sogno del suo antico sangue e del suo spirito animatore.

ALBERTO MUSATTI.

DOTT. GIUSEPPE FRANCHI

Il dott. Giuseppe Franchi, medico di ottima fama, nacque a Venezia nel 1852. Laureatosi a 22 anni, fu per oltre quattro anni assistente di Antonio Berti, illustre primario del nostro Ospedale, Uomo di grande dottrina, di vivido ingegno, di acuto indirizzo clinico. Uscito da questa ottima scuola, Giuseppe Franchi si dedicò con successo all'esercizio professionale nella nostra città: l'ingegno acuto, la soda coltura, la bontà sua, gli acquistarono fiducia ed affetto di vasta clientela, stima dall'intera cittadinanza.

Di sincera ed onesta fede democratica, entrato in Consiglio Comunale nel 1889 colla vittoria della parte Sua, fu eletto assessore per l'Igiene nella Giunta Selvatico, e rimase finchè questa cadde nel 1895.

Dal 1903 al 1910 fu membro del Consiglio Provinciale Sanitario. A questi pubblici uffici attese con grande alacrità e senno, e con animo integerrimo.

Frutto dell'attività scentifica giovanile, fu una bella monografia sull'aneurisma multiplo dell'aorta toracica.

Dal 1900 era socio residente del nostro Ateneo.

Minato da lungo tempo da insidioso morbo, morì nell'estate 1922, profondamente rimpianto dalla città, a cui la sua nobile attività era stata legata lungo tutta la sua esistenza.

G. J.

BIBLIOGRAFIA

Storia clinica di aneurisma multiplo dell'aorta toracica e sua diagnosi differenziale specialmente coi tumori del mediastino, in «Gazzetta Med. Ital. delle Provincie Venete», XX, n. 24, 25, 26.

Avv. SALVATORE JACHIA

Il 15 novembre del 1923 si spense, a settant'anni l'avv. Salvatore Jachia.

Esercitò sino a pochi anni or sono la professione forense con fortuna e con passione grandissima, disinteressata, partecipando per molto tempo al Consiglio di disciplina dei Procuratori, del quale tenne lungamente con zelo l'ufficio di Segretario.

Fu membro assiduo e ascoltato della Giunta Provinciale Amministrativa, e ne trasse occasione per approfondire il difficile campo del diritto amministrativo; ma la particolare cura dello studio e dell'esercizio forense volse alla giurisprudenza civile e commerciale, pur non trascurando del tutto la difesa penale, nella quale da giovane esordì con fortuna, e che chiuse col patrocinio della governante Perrier nel clamoroso processo alle Assise di Venezia per l'omicidio del conte Paolo Kamarowsky, che oggi ancor si ricorda come « il processo dei Russi ».

Fu socio dell'Ateneo Veneto dal 1900.

A. M.

ANGELO RAFFAELE LEVI (1854-1923)

Angelo Raffaele Levi, veneziano, compì i suoi studi nel R. Liceo Marco Foscarini e nella R. Scuola Superiore di Commercio di Venezia; nel nostro Istituto Superiore conseguì l'abilitazione ad insegnare il francese e l'inglese negli Istituti Secondari di primo e secondo grado. Si dedicò con amore agli studi di lingue e letteratura moderne, di cui divenne presto, in Italia, uno dei primi reputati cultori.

Iniziò la carriera di professore come incaricato dell'insegnamento del francese negli Istituti Tecnici. Fu professore titolare nelle Scuole Tecniche di Reggio Calabria, di Cagliari, di Campobasso, Messina e Palermo, e poi negli Istituti Tecnici di Gir-

genti, Messina, Catania, Milano e Venezia. A Milano fu professore anche nella Scuola Superiore Femminile Alessandro Manzoni. Durante la guerra insegnò con molto onore, come supplente, lingua e letteratura francese nell'Istituto Superiore di Commercio di Venezia, e lingua inglese nel R. Liceo Marco Foscarini; nel 1918 fu nominato lettore di lingua inglese nella Università di Padova.

Fu socio ordinario della R. Accademia Peloritana, socio residente dell'Ateneo Veneto, e membro straniero della Società Shakespriana. Era insignito di onorificenze cavalleresche italiane e delle palme accademiche francesi.

Angelo Raffaele Levi fu allevato fra gli agi e con grande signorilità. Quando, contro le previsioni, dovè trarre esclusivamente dal lavoro i mezzi per vivere, si volse al giornalismo, e la vasta cultura e l'ingegno acuto e brillante gli permisero di affermarsi fortemente in questo campo, prima ancora di dedicare le sue energie ai più tranquilli studi letterari ed alle cure dell'insegnamento. A Venezia, dal 1878 al 1882, fu redattore politico-letterario del *Tempo* e condirettore delle *Veglie Veneziane*. In seguito divenne redattore dell'*Italia* e della *Rivista Illustrata* di Milano, della *Tribuna* e della *Domenica Letteraria* di Roma, del *Corriere del Mattino* di Napoli. Fu, infine, direttore del quotidiano l'*Unione Liberale* di Perugia, e direttore artistico della *Accademia della Minerva*.

Anche quando ebbe lasciato il giornalismo militante, continuò a collaborare, con articoli letterari, ad importanti periodici, e per oltre un ventennio fu collaboratore letterario della *Gazzetta di Venezia*. I frequentatori e i maggiori istituti per la diffusione della cultura, nella città dove successivamente ebbe residenza, lo ricorderanno conferenziere arguto ed elegante.

L'educazione ricevuta nei primi anni, e l'attività data, in gioventù, alla forma di letteratura che è più aderente alla vita quotidiana, contribuirono certo a determinare alcune delle sue qua-

lità caratteristiche di uomo e di studioso. Nella vita, come negli scritti, avvinceva subito l'ascoltatore o il lettore per signorilità, misura e garbo. Nella vita, come nell'arte, ammirava, più di ciò che è forte e grandioso, ciò che è fine, squisito, o fastoso. Le migliori qualità del giornalista si manifestarono sempre nell'uomo di studio: ebbe pronto l'intuito, esatta la visione del punto centrale dell'argomento che discuteva, fine l'arte di giungere, attraverso l'opera, allo spirito dell'autore, e di spiegare, con l'anima dello scrittore, i pregi e i difetti dell'opera. Sopra tutto, conservò l'arte di interessare e di non stancare i lettori, e, come conferenziere, l'uditorio. E non sempre sfuggì ai difetti che di solito si accompagnano a queste doti, come la facilità di giungere a conclusioni affrettate, e l'uso alquanto libero di materiali di studio di cui disponeva.

A. R. Levi ebbe cultura vasta e letture svariate e larghissime. Di ciò restano indiscutibili documenti i numerosissimi studi di lingua e letteratura italiana, francese ed inglese. Notevoli specialmente gli articoli ed i libri che egli dedicò all'Inghilterra, al popolo inglese ed alla sua letteratura. Fra questi, si potrà a lungo consultare con profitto, e leggere con diletto, sopra tutto la *Storia della Letteratura Inglese* che, pur con qualche inesattezza di dettaglio, inevitabile in un lavoro di vasta mole, dà, in bella forma italiana, un quadro fedele dello sviluppo di quella meravigliosa letteratura.

Angelo Raffaele Levi ebbe gentilezza cavalleresca di animo, che gli procurò molti amici e gli consentì di passare attraverso le lotte del giornalismo quotidiano, senza suscitare inimicizie e rancori. Fu un forte lavoratore, e la morte lo còlse mentre aveva appena compiuto il terzo ed ultimo volume della *Storia della Letteratura Inglese*. E' da augurarsi, nell'interesse degli studi, che esso venga pubblicato, e che appaia, così, completa l'opera maggiore dovuta alla penna del compianto consocio.

E. C. LONGOBARDI.

BIBLIOGRAFIA

Studi su Shakespeare. - Treviso, Zoppelli ed., 1875.
Adolfo Thiers. - Venezia, tip. Antonelli, 1878.
Bernardino Zendrini interprete di Heine. - Venezia, tip. del «Tempo», 1878.
L'Egitto e la questione egiziana. - Venezia, tip. del «Tempo», 1878.
Nicolò Macchiavelli e gli scrittori greci. - Venezia, tip. del «Tempo», 1878.
Maometto II. - Venezia, tip. Visentini, 1878.
Saggi critici. - Venezia, tip. del «Tempo», 1879.
Un poète italien - Paris, «Alliance Latine», 1880.
Nel Regno del Teatro (Shakespeare, Lope de Vega, Molière, Goldoni, Hugo, Il teatro contemporaneo). - Milano, Fratelli Dumolard ed., 1885.
Un frammento di Menandro. - Milano, Annoni ed., 1885.
Paura del diavolo. - Perugia, tip. dell'«Unione Liberale», 1885.
Letteratura inglese. - Reggio Calabria, Ceruso ed., 1885.
Manuale storico della letteratura inglese. - Milano, Brigola ed., 1886.
Grammatica francese. - Milano, D. Briola ed., 1887.
Grammatica complementare della lingua francese, con esempi tolti dal «Dictionnaire de l'Académie» e dagli scrittori classici. - Milano, D. Briola ed., 1888.
Poètes et Prosateurs français. - Milan, D. Briola éditeur, 1888.
Grammaire littéraires de la langue française. - Milan, D. Briola éditeur, 1888.
Grammatica della lingua inglese. - Milano, Chiesa e Guindani edit., 1888.
Guideto Milan for English and American visitors. - Milan, Chiesa & Guindani publishers, 1888.
Lo studio di Dante, discorso pronunciato alla R. Accademia Peloritana in occasione del VI centenario della «Divina Commedia» (20 marzo 1900). - Milano, D. Briola ed., 1900.
Il genio della Rivoluzione italiana, discorso pronunciato nel R. Istituto Tecnico e Nautico di Messina. - Messina, Principato edit., 1900.
Riccardo Cuor di Leone e la sua dimora in Messina, (memoria letta alla R. Accademia Peloritana. - Messina, «Atti R. Accademia Peloritana», 1900.
Il Canto della Camicia (The Song of the Shirt) di Th. Hood, tradotto in versi italiani. - Messina, Principato ed., 1900.

Storia della letteratura inglese dalle origini al secolo XIX. - Palermo, Alberto Reber edit., due vol.

Marin ou Mari, roman. - Milan, Librairie Editrice Nationale, 1901.

Histoire de la Littérature française, depuis les origines jusqu'à nos jours. - Milan, L. Trevisini éditeur, 1904.

Victor Hugo, conferenza tenuta nell'Aula Magna del R. Istituto Tecnico di Milano in occasione del centenario di Victor Hugo. - « Atti del R. Istituto Tecnico », Milano, 1902.

Come una Nazione diventa grande, con illustrazioni di A. Beltrame. - Milano, Clerc e Trevisini edit., 1905.

La Coltura moderna nei Licei e nelle Università, lettera aperta all'on. Credaro. - In « Nuova Rassegna delle letterature moderne », Firenze, 1906, N. 2.

Letteratura inglese e americana (Shakaspeariana, B. Shaw, Il Giornale di Vittoria I, Shakspeare e la parodia omerica, Gladstone e Disraeli, Tommaso Hood, L'Iperione di John Keats, Gli usignoli del Canadà, Longfellow e l'Italia, Milton e l'Italia). - In « Rassegna delle letterature moderne (dal 1901 al 1910), Firenze, Tossani.

Gli originali di Otello, edizione della « Nuova Rassegna ». - Firenze, 1907.

Letture francesi per le giovanette. - Milano, L. Trevisini edit., 1908.

Dante, Shakspeare e Hugo, prolusione al corso di Letterature comparate tenuto nel R. Liceo Parini di Milano. - Milano, Trevisini edit., 1908.

Précis Historique illustré de la Littérature française. - Milan, L. Trevisini éditeur, 1910.

Aground and Aloft, a selection from the best English and American Writers, with illustrative and explanatory Italian notes. - Rome-Milan, Società editrice Dante Alighieri, 1910.

Grammatica moderna della lingua inglese, con esempi tolti dagli scrittori classici. - Milano, L. Trevisini, edit. 1915.

Si vous lisiez? - Milan, Trevisini éditeur, 1915.

Letture classiche francesi per i Licei moderni. - Milano, Casa editr. Dott. Francesco Vallardi, 1915.

La Coscienza di Amleto e di Otello, conferenza tenuto all'Ateneo Veneto il 6 aprile 1915.

Il Macbeth di Shakspeare. - In « Gazzetta di Venezia », 27 novembre 1916.

The Classic Plaps of Shakspeare, prepared and prefaced. - Milan, Fratelli Treves publishers, 1916.

Dickens's « Hard Times », prepared and prefaced. - Milan, Fratelli Treves publishers, 1916.

Goldsmith's « Vicar of Wakefield » and Minor Works, prepared and prefaced. - Milan, Fratelli Treves publishers, 1916.

Byrons's « Childe Harold » and Minor Poems, prepared and prefaced. - Milan, Fratelli Treves publishers, 1916.

Macaulay's Historical and Literary Essays, prepared and prefaced. - Milan, Fratelli Treves publishers, 1917.

The Masterpieces of William Shakspeare, prepared and prefaced. - Milan, Fratelli Treves publishers, 1917.

Histoire de la littérature française. - Venezia, tip. Emiliana, 1918.

Edmond Rostand, commémoration faite à l'Ecole Supérieure de commerce. - Venise, tip. Garzia, 1918.

La langue française pour tous (in collaborazione col prof. E. Gambien). - Venezia, tip. Emiliana, 1920.

Oltre a numerosi articoli politici e letterari in giornali quotidiani e in altri periodici.

ALDO RAVA' — (1 APRILE 1879 - 13 GENNAIO 1923).

Aldo Ravà, ottenuta la laurea in legge nel 1900, iniziò relativamente tardi, nel 1908, la sua vita di scrittore e di studioso d'arte e di storia veneziana ; ma fin dall'inizio Egli vi portò tale severità di metodo, tale finezza di gusto, che rivelarono subito in lui ingegno aperto, votato a queste ricerche evocatrici del nostro passato, maturità meditata di cultura e di osservazione.

Dedicatosi dapprima quasi per diletto a questo genere di studi, sospintovi poi a po' per volta con sempre crescente intensità, il fervore del lavoro finì ben presto per prenderlo ed avvincerlo, così da divenire idealità, scopo, operosità di tutta la sua vita. Il suo campo di lavoro fu il settecento veneziano: in questo egli esordì ed a questo rimase fedele per tutta la sua vita di studioso.

A conoscere, a penetrare sempre più addentro vita, carat-

tere, vicende di questo mondo stupendo, vario, attraentissimo, a questa età piena di luci e di ombre, capace delle più alte creazioni, come delle più basse miserie, Aldo Ravà si dedicò con vera passione riuscendo a conquistare coltura vasta e rara competenza. Poichè egli concepiva lo studio non come un facile diletto, ma come un austero esercizio dell'ingegno fatto di onestà e di laboriosa fatica.

Tutta la vita veneziana del '700 nelle sue molteplici manifestazioni lo ebbe ricercatore attento, scrupoloso, evocatore acuto pieno di gusto e di finezza, tanto da sembrar che in lui stesso quasi avesse a rivivere alcun che dello spirito del tempo: chè egli non fu pago di abbandonarsi, di tuffarsi esclusivamente nella fatica gravosa di ricerche fra le vecchie carte di archivio e di biblioteca, ma delle grazie deliziose con cui l'arte del nostro settecento amò circondare tutta la vita del tempo, egli, che ne fu squisito interprete ed abilissimo ricercatore, seppe raccogliere e sceverare con passione e con gusto di amatore esemplari d'arte squisita con cui trasformare la sua casa in un ambiente di perfetta vita settecentesca.

Qui nella sua Biblioteca, simpatico ambiente di lavoro, folto di libri e di cose belle, Egli amava accogliere con l'amabilità cortese del vero signore, amici e colleghi di ogni paese: poichè la serietà dei suoi lavori e l'importanza dei risultati ottenuti, specialmente nel campo delle ricerche casanoviane, avevano fatto conoscere il suo nome anche all'estero e lo avevano posto in relazione con studiosi stranieri. Infatti quando la morte lo colse e stroncò miseramente la sua giovane esistenza piena di propositi, di speranze, di promesse, egli era stato da poco invitato a preparare per una casa editrice francese una monografia sulla vita veneziana del '700, parte di un gruppo di volumì sulla vita del secolo XVIII in Europa, a cui avrebbero dovuto collaborare scrittori stranieri di larga fama.

Nè mancavano certo in lui idee di più vasto lavoro: lavoro

di nuove ricerche e di studio da un lato, lavoro di pratica operosità dall'altro, rivolto a dar più alacre moto di vita in questa nostra città, promuovendo o partecipando ad iniziative, che fossero di vantaggio e di decoro della vita artistica e culturale veneziana. Era infatti di questi ultimi tempi il proposito da lui vagheggiato insieme ad un gruppo di amici di poter far sorgere a Venezia una Casa editrice tipografica e libraria di pubblicazioni artistiche intorno a cui avesse potuto formarsi un centro di vera attività in questo nostro campo di studi: ed era altresì del tempo più recente la ripresa di quella sua iniziativa di lunga data, interrotta dagli anni di guerra, sogno ardente e costante di tutta la sua vita, la creazione di quella « Casa di Goldoni » in cui egli pensava di raccogliere, nel vecchio palazzo gotico di Ca' Centanni a San Tomà, salvato da incauti rimaneggiamenti e da rovinose speculazioni edilizie, in un ambiente di caratteristca vita veneziana del '700, memorie, cimeli, curiosità del teatro e della vita nostra del tempo, che fosse insieme rievocazione di una delle più fulgide glorie di Venezia, e segno perenne di onore e di devozione a chi del teatro veneziano era stato il creatore, il rinnovatore più famoso.

Questa ansiosa speranza di poter fare, questa lieta volontà di dedicarsi a nuove e belle imprese, avvivata dal calore di un profondo affetto per la sua Venezia, che egli sognava, esaltata nello splendore della sua bellezza, integra nei suoi tesori d'arte e nel suo tradizionale patrimonio di schietta venezianità, accompagnarono, forse con più amara tristezza, la pena di tutto un anno di sofferenze, quando egli non poteva non assistere, con tragica sorte, all'affievolirsi lento, ma implacabile di ogni sua energia, circondato dalle cure più affettuose dei suoi cari, della diletta compagna della sua vita e dai tentativi, purtroppo inutili, della scienza.

Proprio nell'ultimo anno di vita egli aveva atteso a licenziare un gruppo di suoi scritti su artisti veneziani del '700, le

tre monografie su Marco Pitteri incisore, su Giambattista Piazzetta e su Pietro Longhi, quest'ultima, nuova edizione, rifatta ed allargata del precedente volume, uno dei suoi primi lavori apparsi fin dal 1909. Ed altri studi erano già in via di esecuzione ed altri veniva preparando ed affidando ad importanti riviste e periodici d' arte.

Oggi tutto il ricco materiale di libri, di pubblicazioni, di schede, di note, che per tutto il nostro settecento e specialmente per gli studi casanoviani costituisce una collezione preziosa per la vastità e l'esattezza di indicazioni, giace sconsolatamente inoperoso, a testimoniare la cura, il fervore e la sagacia con cui egli era venuto con ininterrotto e severo lavoro a preparare la base della sua solida coltura, la trama di più vasto lavoro.

***

Aldo Ravà fu socio residente della R. Deputazione Veneta-Trentina di Storia Patria, membro della Commissione straordinaria per il riordinamento delle Collezioni del Civico Museo Correr; partecipò sovente a Commissioni cittadine per lo studio di problemi d'arte e cultura: ad ogni manifestazione a cui fosse legato il decoro di Venezia egli dava con schietta simpatia il proprio nome e la propria opera: la sua operosità di studioso egli interruppe solo per compiere il suo dovere di soldato durante la guerra, come ufficiale di complemento in Nizza Cavalleria.

L'Ateneo Veneto che lo ebbe socio effettivo fin dal 1901, collaboratore apprezzato della sua Rivista, consigliere accademico diligente e stimato per l'affettuoso interesse e la sincera simpatia con cui ebbe a seguire le sorti del nostro Istituto, ora a più di un anno di distanza ricorda con immutato cordoglio e rimpianto la scomparsa di questa giovane ed alacre energia. E tanto più ne lamenta la fine in quanto che con lui si spegne non solo una bella tempra di studioso, ma un innamorato, un appassionato spirito di veneziano che ogni sua migliore opero-

sità donava con gioia ad onorare e a far amare la sua divina città. Ed era davvero in lui alto fervore di idealità quello che sospingendolo dal benessere di una vita più che comoda, ricca, lo aveva rivolto alla faticosa operosità di scrittore e di ricercatore di antichi aspetti e vicende di arte e storia veneziana.

G. LORENZETTI.

BIBLIOGRAFIA

Un arlecchino naturalista. - « Bollettino del Museo Civico di Bassano », V., 1908, n. 4.

Pietro Longhi. - Bergamo, Istituto d'Arti Grafiche ,1909.

Haydn a Venezia. - « Ateneo Veneto », XXXII, 1909, vol. II, aprile.

Un sonetto poco noto di Carlo Goldoni. - « Fanfulla della Domenica », 1909, 26 sett.

Sara Gondar e una canzone sconosciuta in suo onore. - « Fanfulla della Domenica », 1909, 19 dic.

Giovanni Suntach imitatore di Rembrandt. - « Bollettino del Museo Civico di Bassano », VI., 1909, n. 4.

Un architetto sfortunato: Marco Torresini (1668-1717). - « L'Arte », XIII, 1910, n. 1.

Un contratto editoriale a Venezia sul finire del settecento. - « Fanfulla della Domenica », 1910, 6 marzo.

Contributo alla bibliografia di Giacomo Casanova. - « Giornale Ital. della Letteratura Italiana », LV, 1910.

Il Grimanone. - « Fanfulla della Domenica », 1910, 24 aprile.

Il fallimento di un Console veneto a Trieste e una lettera di G. Casanova. - « Ateneo Veneto », XXX, 1910, II.

Pietro Longhi. - « L'Art et les Artistes », VI ,1910, n. 62, maggio.

Lodovico Gallina ritrattista veneziano (1752-1787). - « L'Arte », XIII, 1910, IV.

Alcune edizioni del « Teatro alla Moda » di Benedetto Marcello. - « Il libro e la Stampa », IV, 1910, n. 3.

Studii Casanoviani a Dux. - « Il Marzocco », 1910, 18 sett.

Contributo alla Storia del Teatro Musicale: Luisa Todi. - « Emporium », 1910, ottobre.

Le opere pubblicate di Giacomo Casanova. - «Il Marzocco», 1910, 9 ottobre.

Il Casanova poeta. - «Il Marzocco», 1910, 23 ottobre.

Come furono pubblicate le memorie di Casanova? - «Il Marzocco», 1910, 13 nov.

Casanova e la Rivoluzione francese. - «Il Marzocco», 1910, 25 dic.

Casanova e Voltaire. - «Il Marzocco», 1911, 12 febb.

Contributo alla biografia di Pietro Longhi. - «Rassegna contemporanea», IV, 1911, 2 febb.

Giacomo Casanova ed Antonio Raffaelo Mengs. - «Il Marzocco», 1911, 16 aprile.

Appunti di iconografia casanoviana. - «Natura ed Arte», 1911, 15 nov.

Un'operetta sconosciuta sulla morte di Luigi XVI. - «Il Marzocco», 1911, 25 giugno.

La Musa dialettale di Giacomo Casanova. - «Ateneo Veneto», XXXIV, 1911, n. 3.

Casanova a Lugano: «La sfida andata in fumo» - «Bollett. della Svizzera Ital.», 1911, n. 16.

Casanova e l'abate Chiari. - «Nuovo Archivio Veneto», N. S., vol. XXI, 1911, I.

Il restauro dell'Abbazia di S. Gregorio. - «Il Marzocco», 1911, 23 lugl.

Lettere di donne a Casanova. - Milano, Treves, 1912.

Fraunbriefe an Casanova. - München u. Leipzig, Müller, 1912.

Un impresario sfortunato. - «Mondo Artistico», Milano, XLV, 1912, n. 52.

Intorno a Madame du Boccage e ai suoi viaggi. - «Il Marzocco», 1912, 12 febb.

Palazzi e Ville veneziane nel settecento, Conferenza a Venezia, Padova, Trieste nel 1912, a Roma nel 1921.

Lettres de femmmes à Casanova. - Paris, Michaud, 1912.

Francesco Guardi (nel secondo centenario della sua nascita). - «Il Marzocco», 1912, 6 ott.

Incisioni su stagno di Francesco Guardi. - «L'Arte», anno XVI, 1913, fasc. I.

La questione della Marciana. - «Il Marzocco», 1913, 9 marzo.

Giacomo Casanova Briefwechsel. - München, Müller, 1913.

Relazione per la «Casa di Goldoni». - «Museo dell'Arte drammatica italiana», Venezia, 1913.

Goldoni giudicato da uno dei suoi comici. - «Il Marzocco», 1913, 20 luglio.

Appunti iconografici su Gasparo Gozzi. - «Gazzetta di Venezia», 1913, 4 dic.

Francesco Zuccarelli. - « Il Marzocco », 1914, 12 aprile.
Nuovissimi studi casanoviani. - « Il Marzocco », 10 maggio 1914.
L'Esposizione di Lipsia. - « Il Marzocco », 1914, 7 giugno.
L'Esposizione del libro a Lipsia. - Illustrazione italiana, 1914, 19 lugl.
Di « Venezia settecentesca » di Gaetano Zompini e del sig. Woelfle (?) - « Il Marzocco », 1914, 19 luglio.
Le vicende della guerra e un quadro di G. B. Piazzetta. - « Il Marzocco », 1915, 11 aprile.
I quadri al loro posto? - « Il Marzocco », 13 aprile 1919.
Appartamenti e arredi veneziani del '700: I. Il ridotto della Procuratessa Venier. - « Dedalo », 1920, 1 dic.
Il « Camerino delle Anticaglie », di Gabriele Vendramin. - « Nuovo Archivio Veneto » N. S., vol. XXXIX, 1920.
Antonello da Messina o Giovanni Bellini? - « L'Arte », XXIII, 1920, N. VI, Roma.
Appartamenti e arredi veneziani del '700: II. Il mezzanino del Palazzo Vendramin ai Carmini. - « *Dedalo* », 1921, 1 aprile.
I tappeti del Tesoro di San Marco. - « *Dedalo* », 1921, 1 luglio.
Marco Pitteri, incisore veneziano. - Istit. Ediz. Art. Fratelli Alinari, Firenze.
Appartamenti e arredi veneziani: III. Il Palazzo Mangilli. - « Dedalo », 1922.
G. B. Piazzetta. - Istituto Ediz. Art. Fratelli Alinari, Firenze, 1923.
Pietro Longhi. - Istituto Ediz. Art. Fratelli Alinari, Firenze.

ANNO DI FONDAZIONE CXIII-1923

CARICHE SOCIALI E CORPO ACCADEMICO

L'elenco delle Cariche Sociali per il quadriennio 1921-25, e l'elenco del Corpo Accademico (soci effettivi e corrispondenti) a tutto 31 dicembre 1921 appaiono pubblicati nel vol. Atti dell'Ateneo Veneto, 1921. I nuovi soci eletti nel 1922 e le variazioni avvenute nel Corpo Accademico, appaiono pubblicati nel vol. Atti dell'Ateneo Veneto, 1922.

Presidenza

Per ragioni di salute, il dott. Arnaldo Segarizzi, non aderendo al voto unanime espresso dall'assembea che lo pregava di desistere dalla decisione presa, insisteva nel presentare le sue dimissioni dalla carica di vicepresidente. Perciò il Corpo Accademico, uniformandosi, sia pur con vivo rammarico, alla riaffermata decisione dell'eminente socio, pregava di assumere la carica di Vicepresidente il prof. *Pietro Rigobon*. (Assemblea 15 luglio 1923).

Consiglio Accademico

Secondo la disposizione fissata nel paragr. 39 del nuovo Statuto, estratti a sorte, dopo due anni dalla nomina, metà dei membri costituenti il Consiglio Accademico, risultarono decaduti da tale carica i soci: Emiliano Camaroli, Gino Damerini, Ettore De Toni, Giuseppe Naccari, Guido Ehrenfreund, Giuseppe Pavanello.

A sostituire i Consiglieri uscenti, l'Assemblea (15 luglio 1923),

nominò per il quadriennio 1923-1927, i soci: avv. Fernando Calzavara, dott. Giuseppe Fiocco, dott. Giuseppe Fusinato, prof. Amedeo Pelli, prof. Fabio Vitali, ing. Antonio Pitter.

In luogo del *Bibliotecario* prof. Carlo Grimaldo, dimessosi per ragioni di salute, fu nominato il socio Ettore Bogno.

Corpo Accademico

SOCI DEFUNTI NEL 1923.

Soci effettivi: Nob. *Anita Canal*, on. dott. *Giovanni Chiggiato*, on. *Piero Foscari*, dott. *Giuseppe Franchi*, avv. *Salvatore Jachia*, prof. *Angelo Raffaele Levi*, dott. *Aldo Ravà*.

NOMINA DI SOCI EFFETTIVI.

Assemblea 15 luglio 1923: Avv. *Boschieri Giacomo*, consigliere della Corte d'Appello, vice-presidente degli Amici dei Monumenti; prof. *De Francesco Donato*, primario ortopedico dell'Ospizio Marino di Lido; conte *Carlo Emo*, cultore di studi di Storia Veneta; ing. *Guido Ermacora*, vice direttore dell'Istituto Federale di Credito per le Venezie; prof. *Gaetano Gasperoni*, Regio Provveditore agli Studi.

Assemblea 16 dicembre 1923: *Beppe Ciardi*, pittore; prof. *Carlo Contessa*, preside del R. Liceo Ginnasio M. Foscarini; *Vittorio Malamanni*, ispett. delle RR. Gallerie; dott. *Ugo Nebbia*, ispettore dei Monumenti; prof. *Tullio Ortolani*, preside del R. Liceo Ginnasio Marco Polo; prof. *Emilio Veneroni*, preside del R. Liceo Scientifico.

NOMINA DI SOCI CORRISPONDENTI.

Assemblea 15 luglio 1923: *Augusto Beguinot*, prof. di Botanica nella R. Università di Sassari; *G. M. Ferrari*, prof. di Pedagogia nella R. Università di Bologna.

Assemblea 16 dicembre 1923: *Carlo Anti*, prof. di Archeo-

logia nella R. Università di Padova; *Rinaldo Pellegrini*, docente nella Facoltà di Medicina nella R. Università di Catania.

Passarono nella categoria dei soci corrispondenti, per trasferimento, i soci effettivi: Prof. Gennaro Calcagni (Bologna), prof. Gellio Cassi (Udine), prof. Paolo Cattaneo (Padova), dott. Giuseppe Donati (Roma), prof.ª Anna Epifania (Napoli), prof. Pietro Frasson (Mantova), prof.ª Emma Pugliesi (Roma), prof. Giuseppe Tambara (Reggio Emilia).

Il Corpo Accademico al 31 dicembre 1923 è costituito di duecentoquarantanove soci effettivi e di centoventisette soci corrispondenti.